

# Grosser Gemeinderat Winterthur

## Protokoll der **24. und 25. Sitzung** des Grossen Gemeinderates im Amtsjahr 2013/2014 vom 7. April 2014

von 16.15 bis 18.30 Uhr und von 20.00 bis Uhr 21.55 Uhr

---

Vorsitz:	Ch. Benz-Meier (SP)
Protokoll:	K. Lang
Entschuldigt	Beide Sitzungen: M. Baumberger (CVP), S. Gygax (GLP), F. Künzler (SP), D. Schraft (Grüne)

---

### Traktanden

Trakt. Nr.	Gesch. Nr.	Geschäftstitel
1.*		Protokoll der 20./21. Sitzung
2.*	14/006	Einführung papierloser Ratsversand - Ergänzung der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates mit einem 2. Nachtrag sowie Ergänzung des Reglements über die Entschädigung an Behördenmitglieder mit einem 3. Nachtrag
3.	13/081	Kommunale Nutzungsplanung: Festsetzung öffentl. Gestaltungsplan "Sulzerareal Werk, 1", VI. Nachtrag zur BZO (Textteil), Änderung Art. 51 + 53, neue Zentrumszone Z5 mit Gestaltungsplanpflicht im Gebiet "Sulzerareal Werk 1"
4.*	13/083	Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze – Kenntnisnahme des Planungsberichts und der Linienführung
5.*	13/117	Kredit von Fr. 2'800'000.-- für die Projektierung des Brückenbauwerks und der Verkehrsdrehscheibe für den öffentlichen Verkehr "Querung Grüze"
6.*	13/105	Sondernutzungsplanung: Zustimmung zum priv. Gestaltungsplan «Quartier Talgut»; Nutzungsplanung: Revision + Aufhebung Baulinien Talgut- / Zwinglistrasse + Verbindungsweg Kat. Nr. 7/1438, Aufhebung öffentl. Strassen + Wege: Entwidmung Salomon-Bleuler-Weg
7.*	14/005	Stadion Schützenwiese – zweiter Ausbauschnitt: Bewilligung eines Investitionskredites von Fr. 1.96 Mio. für die nicht gebundenen Kosten sowie Kenntnisnahme der gebundenen Kosten von Fr. 6.91 Mio.

- 8.\* 12/025 Antrag und Bericht zur Einzelinitiative R. Peter betreffend Lärmschutz entlang der A1-Umfahrung um W'thur
9. 13/016 Beantwortung der Interpellation D. Schraft (Grüne/AL) betreffend Strassenlärmsanierung
- 10.\* 12/071 Antrag und Bericht zur Motion R. Diener (Grüne/AL), Ch. Baumann (SP), A. Steiner (GLP) und B. Günthard Fitze (EVP) betreffend mehr freie Fahrt für den Bus in Winterthur
- 11.\* 13/003 Beantwortung der Interpellation M. Wäckerlin (GLP/PP) und J. Altwegg (Grüne/AL) betreffend Glockenläuten: Tradition und Ruhebedürfnis
- 12.\* 13/015 Beantwortung der Interpellation R. Diener (Grüne/AL) betreffend Anzahl Auto-Parkplätze im Stadtzentrum sowie deren Auswirkungen auf die Belastung der städtischen Hauptstrassen
13. 11/111 Antrag und Bericht zum Postulat D. Oswald (SVP) betreffend Vernehmlassungsfristen
- 14.\* 13/036 Beantwortung der Interpellation F. Landolt (SP) betreffend Planungszone Neuhegi / Querung Grüze / Kapazität St. Gallerstr.
15. 13/057 Beantwortung der Interpellation Ch. Magnusson (FDP), M. Baumberger (CVP) und D. Oswald (SVP) betreffend Anpassungen in der Bewilligungspraxis für Parkplätze aufgrund neuer Erkenntnisse
16. 12/086 Antrag und Bericht zur Motion B. Meier (GLP/PP), F. Landolt (SP), J. Altwegg (Grüne/AL), L. Banholzer (EVP) und D. Schneider (FDP) betreffend schnellere energetische Erneuerung der Gebäude
17. 12/072 Antrag und Bericht zur Motion Ch. Ulrich (SP), B. Günthard Fitze (EVP) und Ch. Griesser (Grüne/AL) betreffend Gestaltungsplan mit gemeinnützigem Wohnanteil
18. 12/073 Antrag und Bericht zur Motion Ch. Ulrich (SP), N. Gugger (EVP), Ch. Griesser (Grüne/AL) und B. Meier (GLP/PP) betreffend Erhaltung der Gartenstadt-Quartiere
19. 12/041 Antrag und Bericht zum Postulat F. Landolt (SP), R. Diener (Grüne/AL) und A. Steiner (GLP) betreffend neues Verkehrsregime im Norden der Altstadt
20. 13/110 Beantwortung der Interpellation D. Oswald (SVP) betreffend Strafverfahren gegen Mitarbeiter im Baudepartement
21. 13/111 Beantwortung der Interpellation D. Oswald (SVP) betreffend Verwaltungseffizienz im Baudepartement
22. 13/113 Beantwortung der Interpellation D. Oswald (SVP) betreffend Zerstörung Emmentaler Spycher

(\* An dieser Sitzung behandelten Geschäfte)

### **Bürgerrechtsgeschäfte**

1. B11/189 MARQUES ABRANTES ABREU geb. MARQUES ABRANTES Maria Emília, geb. 1965, portugiesische Staatsangehörige
2. B12/115 THANKAVELU Nagarajah, geb. 1964, srilankischer Staatsangehöriger,

- und Ehefrau NAGARAJAH Priscilla Sironmani, geb. 1975, mit Kindern NAGARAJAH Zioni, geb. 2006, NAGARAJAH Esther, geb. 2009, und NAGARAJAH Benjamin, geb. 2011, indische Staatsangehörige
3. B12/118 CINAR Gazi, geb. 1969, türkischer Staatsangehöriger
  4. B12/121 JOSEPH André Dexter, geb. 1966, von Trinidad und Tobago
  5. B12/165 ZUZAKU geb. SHAQIRI Hisnije, geb. 1986, kosovarische Staatsangehörige
  6. B12/184 HAJRULLAHU Iljaz, geb. 1957, und Ehefrau HAJRULLAHU geb. ASANOVIC Sofija, geb. 1961, kosovarische Staatsangehörige
  7. B13/004 IOVINO LAKKIS geb. IOVINO Mariantonia, geb. 1957, italienische Staatsangehörige
  8. B13/041 COSIC Danijel, geb. 1984, serbischer Staatsangehöriger
  9. B13/047 KRASNIQI Ali, geb. 1979, kosovarischer Staatsangehöriger
  10. B13/130 GRATZ Elmar, geb. 1958, deutscher Staatsangehöriger
  11. B13/131 IBRAIMI Sabush, geb. 1982, mit Kindern Ensar, geb. 2007, und Eliza, geb. 2013, mazedonische Staatsangehörige
  12. B13/132 KELLY Duncan Alexander Ross, geb. 1932, britischer Staatsangehöriger
  13. B13/133 LABUSCH Dorothee, geb. 1960, mit Kindern Julius Max, geb. 2001, und Mira Luisa, geb. 2002, deutsche Staatsangehörige
  14. B13/134 RAJKOVIC geb. MORAREVIC Rumenka, geb. 1961, serbische Staatsangehörige
  15. B13/135 RAKIPI geb. AZIRI Mejreme, geb. 1983, und Ehemann RAKIPI Flurim, geb. 1979, mit Kindern Omer, geb. 2006, und Semra, geb. 2012, mazedonische Staatsangehörige
  16. B13/136 ZILBEARI geb. ABDULAI Zirafete, geb. 1983, und Ehemann ZILBEARI Evzalj, geb. 1979, mit Kind Arjan, geb. 2008, mazedonische Staatsangehörige
  17. B13/138 GNAUCK geb. KINNUNEN Ritvaliisa, geb. 1955, finnische Staatsangehörige
  18. B13/139 LENJANI Limon, geb. 1960, kosovarischer Staatsangehöriger
  19. B13/140 MANCILIKCILAR Sefik, geb. 1963, türkischer Staatsangehöriger
  20. B13/141 ÖZER Murat, geb. 1972, und Ehefrau ÖZER geb. ADIGÜZEL Imge Meltem, geb. 1977, mit Kind Deniz Tuna, geb. 2013, türkische Staatsangehörige
  21. B13/143 ZIBERI Dashmir, geb. 1979, mit Kindern Blerta, geb. 2005, Elma, geb. 2007, Ennur, geb. 2010, und Firdause, geb. 2010, mazedonische Staatsangehörige
  22. B13/145 CANOLLI geb. HASANMETAJ Besa, geb. 1976, mit Kind Jeta, geb. 2006, kosovarische Staatsangehörige

23. B13/147 FETAJI geb. DZAFERI Shemije, geb. 1985, mit Kind Burak, geb. 2009, mazedonische Staatsangehörige
24. B14/011 WEBE Balanganayi Willy, geb. 1962, kongolesischer Staatsangehöriger
25. B14/012 A. S. und Ehefrau N. F. Z.
26. B14/028 SHERIFI Dardan, geb. 1987, kosovarischer Staatsangehöriger

**Ratspräsidentin Ch. Benz** begrüsst zur 24. Und 25. Sitzung im Amtsjahr 2013/2014.

## Mitteilungen

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier** beginnt mit einer Verabschiedung, die eigentlich keine ist, weil J. Lisibach einfach die Fronten wechselt. J. Lisibach ist seit dem 1. Januar 2003 Mitglied des Grossen Gemeinderates von Winterthur. Vom 1. Januar 2003 bis am 15. Mai 2006 war er Mitglied der Sachkommission Stadtentwicklung, vom 15. Mai 2006 bis am 19. Mai 2008 ein erstes Mal Mitglied der Sachkommission Bildung, Sport und Kultur (BSKK), vom Mai 2008 bis 2012 Mitglied der Sachkommission Soziales und Sicherheit (SSK) und vom Mai 2010 bis 2013 Mitglied der Ratsleitung. Im Amtsjahr 2012/2013 war J. Lisibach Gemeinderatspräsident. Seit Januar 2013 ist er erneut Mitglied der BSJK. Ausserdem ist er seit Dezember 2010 Mitglied des Stiftungsrates der Arnold Schenkel-Stiftung. Ratspräsidentin Ch. Benz Meier dankt J. Lisibach herzlich für die Zusammenarbeit im Gemeinderat. Es ist ein Abschied von J. Lisibach als Gemeinderat aber kein Abschied von ihm als Person. Er wird an der nächsten Gemeinderatssitzung als Stadtrat teilnehmen. Die Ratspräsidentin überreicht J. Lisibach ein Bild.

**Der Rat** verabschiedet J. Lisibach mit einem Applaus.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier** wird zu einem späteren Zeitpunkt auch Stadträtin P. Pedernana verabschieden.

Die Traktandenliste enthält heute vorwiegend Geschäfte aus dem Departement Bau. Von den Geschäften, die Stadträtin P. Pedernana betreffen, sollen so viele wie möglich heute behandelt werden. Ratspräsidentin Ch. Benz bittet die Ratsmitglieder um kurze Wortmeldungen.

## Fraktionserklärungen

### **Planungszone Neuhegi/Grüze: Finanzierung der Projektierung**

**F. Landolt (SP):** Die Vorsteherin des Departments Bau konnte am 1. April 2014 über einen grossen Verhandlungserfolg informieren. Mit ihrer Unterschrift gestanden die Regierungsräte M. Kägi und E. Stocker der Stadt Winterthur eine Neuerung zu. Die Vorfinanzierung der Projektierung der beiden neuen Verkehrserschliessungen der Planungszone Neuhegi/Grüze und somit das Risiko bei einem Scheitern, trägt der Kanton. Dies ohne dass Winterthur die Zuständigkeit für die Projektierung an den Kanton verlieren würde. Das ist ein doppelter Erfolg. Die Zuständigkeit bleibt bei Winterthur und die Finanzierung erfolgt direkt durch den Kanton. Letztlich ist das auch ein grosser Vertrauensbeweis an die zuständigen Stellen in der Verwaltung und ein stillschweigendes Eingeständnis, dass die schwierige Finanzlage der Stadt auch aus übergeordneten Gründen besteht. Und was machten die bürgerlichen Kantonsräte? Sie hintertrieben die Unterstützung von parlamentarischen Postulaten zum neuen Verkehrsgesetz und zur Souveränität der Stadt in der Verkehrsplanung. Insbesondere die SVP wechselte die Seite, mit dem Hinweis, dass die beiden Städte ihre Sonderstellung zulasten der umliegenden Gemeinden missbrauchen würden. Mit der Überweisung der

parlamentarischen Initiativen ist die Diskussion um ein neues Verkehrsgesetz lanciert. Der erste Anlauf, der ebenfalls die Einflussnahme durch die beiden grossen Städte beschneiden wollte, scheiterte im Jahr 2011. Es ist ein eigenartiges Bild. Die Exekutive findet sich über die Parteigrenzen hinweg mit pragmatischen Lösungen und gesteht der Stadt Winterthur weitgehende Unterstützung zu, welche von den bürgerlichen stadteigenen Parlamentariern wieder bekämpft wird. Es wird interessant sein, zu erfahren, wie sich der neue Stadtrat in dieser Auseinandersetzung zwischen den ureigenen Interessen der Stadt und der eigenen Partei positioniert.

**Stadträtin P. Pedernana** ist sehr glücklich, dass für Winterthur eine so vorteilhafte Finanzierungslösung entwickelt werden konnte. Das ist heute für zwei Traktanden relevant, nämlich für das Traktandum 4, Zentrumserschliessung und für das Traktandum 5, Querung Grüze. In beiden Weisungen konnte der Stadtrat diese Lösung nicht erwähnen, weil sie erst angedacht war, als die Weisung verfasst und verabschiedet wurde. Es ist wichtig darauf zu achten, warum dieses Finanzierungsmodell möglich ist. Die Stadt und der Kanton haben eine gemeinsame Zielsetzung. Das ist die Entwicklung von Neuhegi/Grüze. Man kann das Gebiet nur entwickeln, wenn die Verkehrsinfrastruktur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und für den ÖV erstellt wird. In der Analyse der Ausgangslage ist man sich einig. Winterthur kann das finanzielle Risiko aufgrund des engen finanziellen Korsetts nicht eingehen. Der Kanton kann und will die Projektierung nicht übernehmen. Einerseits weil das dem Strassengesetz widerspricht und andererseits weil klar ist, dass es eine lokal akzeptierte Lösung braucht, das heisst eine Lösung, die vor Ort entwickelt wird. Es braucht eine massgeschneiderte Lösung für zwei wichtige Bauvorhaben, die den Handlungsspielraum der Stadt sprengen würden. Warum war diese Lösung möglich? F. Landolt hat es erwähnt, weil gegenseitiges Vertrauen vorhanden ist zwischen den Fachleuten des Kantons, denen der Stadt Winterthur und den Exekutivmitgliedern. Dieses Vertrauensverhältnis konnte entstehen, als das städtische Gesamtverkehrskonzept entwickelt wurde und es konnte gestärkt werden, als das Agglomerationsprogramm zweite Generation erstellt wurde. In Verkehrsfragen sind sich die Fachleute häufig einig. Schwierig wird es erst, wenn sich die Politik einmischt, speziell wenn sie sich ausschliesslich für einen Verkehrsträger stark macht. Dabei ist längst allen klar, dass die Stadt alle Verkehrsträger braucht, und dass alle unter den Staus leiden. Wenn die Autos im Stau stecken, trifft das auch auf den Bus zu, damit bildet der ÖV keine attraktive Alternative mehr zum MIV. Wenn die Velos beim Hauptbahnhof nur chaotisch parkiert werden können, kann man auch das Velo nicht mehr als Alternative anpreisen. Diese Tatsachen werden von den Fachleuten nicht ausgeblendet, sondern in einer gesamtheitlichen Planung berücksichtigt. Inhaltlich haben die Verkehrslösungen häufig etwas sehr pragmatisches an sich. Erst die Verkehrspolitik führt dazu, dass das Thema emotionalisiert wird. Wenn dann noch politische Reflexe hinzukommen, wie das in den ersten Diskussionen zur Neuauflage des Strassengesetzes der Fall war, ist das hinderlich. Vielleicht haben sich diese Worte gelohnt, weil heute über diverse Verkehrsthemen diskutiert wird. Die Stadträtin freut sich auf diesen Abend.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier:** Traktandenliste: Mit einem Mail sind die Ratsmitglieder über den Vorschlag informiert worden, dass die Traktanden 2 und 6 ohne Diskussion behandelt werden sollen. Das Traktandum 3 ist noch nicht behandlungsreif und wird von der Traktandenliste gestrichen. Die Ratspräsidentin schlägt vor, die Traktanden 4, 5 und 14 zusammen zu behandeln.

**Der Rat** macht keine Einwendungen.

## 1. Traktandum

### Protokoll der 20./21. Sitzung

---

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier:** Die Protokolle sind in der Stadtkanzlei zur Einsicht aufgelegt und im Internet veröffentlicht worden. Einsprachen sind keine eingegangen. Die Ratspräsidentin stellt den Antrag, die Protokolle abzunehmen. Es gibt keine Einwendungen. Damit sind die Protokolle abgenommen. Die Ratspräsidentin dankt der Verfasserin.

## 2. Traktandum

### **GGR-Nr. 2014/006: Einführung papierloser Ratsversand - Ergänzung der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates mit einem 2. Nachtrag sowie Ergänzung des Reglements über die Entschädigung an Behördenmitglieder mit einem 3. Nachtrag**

---

**S. Stierli (SP):** Auch bei diesem Traktandum geht es um den Verkehr und zwar um den Datenverkehr. Es liegt eine Weisung vor, ein Antrag der Ratsleitung. Die Geschäftsordnung soll geändert werden. Art 32 besagt heute: „Mitteilungen an die Mitglieder des Grossen Gemeinderates *können* auf elektronischem Weg zugestellt werden.“ Neu soll Art 32 wie folgt geändert werden: „Mitteilungen und Akten werden den Mitgliedern des Grossen Gemeinderates und weiteren Interessierten grundsätzlich nur in elektronischer Form zugestellt. Die Ratsleitung kann generelle Ausnahmen vom elektronischen Versand vorsehen. Kommissionen können beschliessen, dass Akten zusätzlich auf Papier verschickt werden.“ Im Weiteren soll das Entschädigungsreglement angepasst werden. Diese Weisung haben alle Ratsmitglieder erhalten. Sie wurde auch im Internet publiziert.

Die Ratsleitung hat erklärt, dass immer wieder Parlamentarier auf sie zugekommen sind und verlangt haben, dass der Papierversand abgeschafft wird. Die dicken Bündel Papier treffen meist am Samstag bei den Ratsmitgliedern ein. Der Versand soll neu elektronisch erfolgen. Die Ratsleitung hat im Grossen Gemeinderat eine Umfrage gestartet. Es sind keine negativen Reaktionen eingetroffen. Wenn man sich im Ratssaal umsieht, wird klar, dass über die Hälfte der Ratsmitglieder ein Laptop oder ein Tablet benutzen. Die Anträge und Weisungen liegen damit in elektronischer Form vor. Die Ratsleitung schlägt deshalb vor, dass zwingend die Weisungen ausschliesslich elektronisch versandt werden. Es gibt Ausnahmen, die in der Weisung aufgeführt sind, zum Beispiel das Budget, umfangreiche Planungs- und Baugeschäfte, Protokolle der Bürgerrechtskommission etc. Im Gegenzug soll das Entschädigungsreglement geändert werden. Die Ratsleitung hat diskutiert, ob jedem Gemeinderat kostenlos ein Tablet zur Verfügung gestellt werden soll. Das wurde einstimmig verworfen, weil das zu Komplikationen führen würde. Der Support der IT wäre schwierig und die Administration wäre aufwändig. Die Ratsleitung schlägt vor, dass man die Entschädigung der Gemeinderäte und Gemeinderätinnen pro Jahr um 100 Franken erhöht. Wenn jemand 4 Jahre dabei ist, hat er 400 Franken mehr und kann sich ein Tablet anschaffen. Die Weisung hat Mehrkosten von ca. 6'000 Franken zur Folge. Aber die Stadt spart sehr viel Geld. Die Stadtkanzlei spart durch den Verzicht auf den Versand ca. 16'500 Franken. In der Aufsichtskommission wurde das Geschäft beraten und einstimmig beschlossen, die Weisung zur Annahme zu empfehlen. Der Ratsleitung hat die Kommission zwei Gedanken mit auf den Weg gegeben. Man müsste dafür sorgen, dass das Herunterladen der Weisungen einfach ist. Zudem weist die Kommission darauf hin, dass im Ratssaal ein Kabelsalat verhindert werden muss. Wenn jeder ein Tablet oder ein Laptop einstecken will, sind sicher zu wenige Steckdosen vorhanden. Darüber muss man sich noch Gedanken machen. Ch. Griesser hat sich vertieft mit dem Geschäft befasst. Er hat gewisse Bedenken geäussert. Der Download dieser Dokumente muss einfach sein. Ein Gruppen-Download sollte möglich sein, damit nicht jede Weisung einzeln heruntergeladen werden muss. Man muss sich auch einen Namen für diese Weisungen überlegen, damit sie sofort zugeordnet werden können. Allenfalls könnte man mit

Farben arbeiten, damit klar ist, in welche Kommission ein Geschäft gehört. Die Aufsichtskommission empfiehlt das Geschäft einstimmig zur Annahme.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier:** Die Anregungen wurden aufgenommen und weitergeleitet. Die IDW hat den Auftrag eine gute Lösung zu finden – was den Download und den Kabelsalat betrifft. Es wurden keine Anträge gestellt, damit hat der Gemeinderat den papierlosen Versand genehmigt. Die Ergänzung der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates sowie die Ergänzung des Reglements über die Entschädigung an Behördenmitglieder treten auf den 12. Mai 2014 in Kraft.

#### **4., 5. und 14. Traktandum**

##### **GGR-Nr. 2013/083: Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze – Kenntnisnahme des Planungsberichts und der Linienführung**

##### **GGR-Nr. 2013/117: Kredit von Fr. 2'800'000.-- für die Projektierung des Brückenbauwerks und der Verkehrsdrehscheibe für den öffentlichen Verkehr "Querung Grüze"**

##### **GGR-Nr. 2013/ 036: Beantwortung der Interpellation F. Landolt (SP) betr. Planungszone Neuhegi / Querung Grüze / Kapazität St. Gallerstr.**

---

**D. Schneider (FDP):** Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze: D. Schneider zeigt die Situation anhand von Folien. Es geht in Neuhegi-Grüze um das Kernthema Verkehrserschliessung. Das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) sieht für das Gebiet eine Gesamtlösung vor. Die Verkehrserschliessung war über eine lange Zeit in der Vernehmlassung und es wurde viel darüber diskutiert. Jetzt liegt mit dieser Weisung eine mehrheitsfähige Lösung mit Tunnel vor. In diesem Zusammenhang ist die Anpassung des Richtplans erfolgversprechend. Es geht jetzt um eine positive Kenntnisnahme des Geschäfts. Wichtig ist, dass ein klares Ja von Winterthur nach Zürich geschickt werden kann. D. Schneider zeigt die Varianten auf, die auch in der Sachkommission Bau und Betriebe (BBK) vorgestellt wurden. Der Variantenentscheid des Stadtrates zeigt die Linienführung der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze auf. Die Linienführung im Norden auf dem Gemeindegebiet von Wiesendangen wird vom Stadtrat offengelassen. In der Planungsphase müssen diverse Punkte verifiziert werden. Die Tunnellösung ist unangefochten, ist aber gleichzeitig die teuerste Lösung. Es geht darum, diese Variante zu bejahen, auch von Winterthur aus. D. Schneider zeigt auf, was in Bezug auf den Verkehr ohne Zentrumserschliessung passieren könnte. Bereits heute besteht in diesem Gebiet ein Verkehrsproblem. Ein sehr sensibler Bereich ist der Zeitverlust für den Stadtbus. Studien zeigen, dass eine Verkehrsumlagerung von ca. 9 % stattfindet. Das hat Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen und ist so oder so der Fall. Der Knackpunkt des Verkehrskonzepts ist der MIV, den man in den Griff bekommen muss. Darüber ist man sich Links wie Rechts einig. In der BBK wurden eindruckliche Zahlen präsentiert. Es ist schwierig den MIV so stark zu reduzieren, wie das notwendig wäre. Das ist eine grosse Herausforderung. Ein ganzes Massnahmenbündel muss realisiert werden.

**Finanzierung:** Der Kanton übernimmt im Richtplan die notwendigen Erschliessungsmassnahmen. Das wurde auch in den Medien publiziert. Der Kanton hat zudem entschieden, dass Neuhegi ein Entwicklungsgebiet sein soll. Er sagt nicht nur A sondern auch B. Alles was überkommunal ist, wird aus dem kantonalen Strassenfond finanziert. Von der Stadt müssten Tunnelverlängerungen, Gestaltung, Anpassungen von Anschüssen etc. übernommen werden. Diese Massnahmen sind aber aus heutiger Sicht nicht zwingend. Die Projektierungskosten, die im zweistelligen Millionenbereich liegen dürften, können in Tranchen mit dem Kanton abgerechnet werden. Das wurde heute zu Beginn der Sitzung bereits gewürdigt. Die nächsten Schritte sind die öffentliche Auflage des Richtplans und das Einholen des Projektierungskredits. Der Beschluss des Kantonsrates zum Richtplan ist 2015 zu erwarten und der Beschluss über den Projektierungskredit Ende 2015. Danach wird das Projekt der

Volksabstimmung vorgelegt, das wird ca. 2016 der Fall sein. Bis der Vollkredit gesprochen werden kann, wird es sicher 2022. Bis das Projekt realisiert ist, wird es schätzungsweise 12 Jahre dauern. Die Volksabstimmung impliziert, dass diese Ausgaben vom Kanton her gebunden sind und dass damit Eifersüchteleien von anderen Gemeinden ausgeblendet werden können. Die FDP ist klar für ein deutliches Ja. Es ist eine Chance für Winterthur und eine offene Türe. Diese Gelegenheit muss die Stadt nutzen.

**J. Altwegg (Grüne/AL):** Kredit von 2'800'000 Franken für die Projektierung des Brückenbauwerks und der Verkehrsdrehscheibe für den öffentlichen Verkehr „Querung Grüze“: J. Altwegg zeigt die Situation anhand von Folien, die in der BBK präsentiert wurden. Für Neuhegi-Grüze ist das eine wichtige Geschichte. Aus diesem Grund war das Geschäft in der BBK unbestritten. Die Kommission hat mit 9 zu 0 Stimmen dem Geschäft zugestimmt und beantragt dem Gemeinderat die Kreditvorlage von 2,8 Millionen zu bewilligen. Es braucht diesen Betrag für die Projektierung. J. Altwegg spricht als Erstes eine Ungeheuerlichkeit an. Diese Brücke soll nicht für den motorisierten Individualverkehr freigegeben werden. Man merkt aber rasch, dass das keine Ungeheuerlichkeit, sondern sehr sinnvoll ist. Das sagt J. Altwegg nicht als Mitglieder der Grünen, sondern weil es eine gute Sache ist. Man muss sich genauer anschauen, wo die Verkehrsknotenpunkte liegen und wie diese belastet sind. Die St. Galler-Strasse passieren in Spitzenzeiten über 1'700 Fahrzeuge pro Stunde und die Technikumstrasse 1'500 Fahrzeuge pro Stunde. Wenn man die Querung für die Autos freigeben würde, die von St. Gallen oder von Frauenfeld her kommen, dann würde es noch mehr Staus geben. Diese Autos würden einfach im Verkehr stecken bleiben. Die Barrieren beim Bahnhof haben eine wichtige Pfortnerwirkung. Eine Pfortnerwirkung, die auf anderen Achsen früher oder später ebenfalls eingeführt werden müssen, damit die Belastung in der Stadt reduziert werden kann. Es ist also keine Ungeheuerlichkeit, dass die Brücke nicht vom MIV befahren werden kann, es ist eine sehr sinnvolle Massnahme.

Wie die Brücke aussehen soll, wurde in einer Vorstudie geprüft. J. Altwegg zeigt ein Bild der Situation. Der Bus hält auf der Brücke. Die Passagiere können den Bahnhof Grüze über eine Treppe erreichen. Die Brücke wird nicht überdimensioniert und sie wird sich gut ins Quartier einfügen. Die Gebäude, die noch entstehen sollen, sind in den Plänen noch nicht verzeichnet – zum Beispiel ein Hochhaus und diverse Geschäftsliegenschaften, die Leben auf diese Brücke bringen. Diskutiert werden muss, ob diese Brücke von Velofahrenden genutzt werden soll. Man ist der Meinung, dass der Verkehr entflochten werden soll. Die Brücke ist zudem für Velofahrende nicht sehr attraktiv. Kosten: 2,8 Millionen sind erst der Anfang. Schätzungsweise 45 Millionen wird das Bauwerk kosten. Heute entscheidet der Gemeinderat über den Projektierungskredit von 2,8 Millionen. J. Altwegg kann aber Entwarnung geben. 40 % wird der Agglomerationsfond übernehmen und den Rest der Kanton. Das hat der Kanton versprochen. Die Stadt wird noch ca. 600'000 Franken beisteuern müssen. Den grössten Anteil übernimmt der Kanton. Er übernimmt bereits die Planungskosten, das hat Stadträtin P. Pedergnana bereits mitgeteilt. Das ist sehr unüblich. Normalerweise müssen diese Kosten von der Stadt finanziert werden, erst nach der Erstellung erhält sie das Geld vom Kanton. Damit trägt die Stadt auch das Risiko, falls ein Projekt nicht realisiert wird, verliert sie die Projektierungskosten. Mit der Zusicherung durch den Kanton ist die Stadt auf der sicheren Seite. Die Stadtkasse muss nicht darben, um das Projekt zu realisieren. Zeitschiene: Der Planungshorizont ist relativ lang und dauert ca. 2 Jahre. 2016 kann der Gemeinderat entscheiden, ob das Geld für den Ausführungskredit freigegeben werden soll. Danach wird die Detailplanung erstellt und ab 2018 kann mit der Realisierung gestartet werden. Im Jahr 2020 oder 2021 kann das Bauwerk voraussichtlich eingeweiht werden. Darauf freut sich J. Altwegg bereits jetzt. Es handelt sich um ein wichtiges Bauwerk für die Stadt Winterthur und für Neuhegi. Die Grüne/AL-Fraktion steht voll hinter diesen Plänen, weil diese Brücke für Neuhegi-Grüze sehr wichtig ist. In Bezug auf die Erschliessungsstrassen hat die Grüne/AL-Fraktion aber eine andere Meinung. Dazu wird sich J. Altwegg später äussern.

**B. Meier (GLP/PP):** Zentrumserschliessung: Die GLP/PP-Fraktion wird dazu einen Antrag stellen. Die Strasse mit dem Tunnel verspricht eine Kapazität in der Grössenordnung von 8'000 bis 10'000 Fahrten pro Tag, das im Vergleich zur Grössenordnung auf der Frauenfel-

derstrasse von 20'000 Fahrten. Diese zusätzliche Kapazität kommt den Lieferanten im Gewerbeverkehr zugute. Der weitaus grösste Teil davon wird aber privater Autoverkehr sein. Diese Strasse bietet Chancen – nämlich die Entlastung der Seenerstrasse und der Frauenfelderstrasse und eine Entlastung der Nebenachsen. Auch für die angrenzenden Quartiere ist das eine Chance für weniger Stau. Zudem bietet die Strasse Vorteile für den ÖV. Sie beinhaltet aber auch Risiken. Um diese zu minimieren präsentiert die GLP/PP-Fraktion den Antrag, eine Ziffer 2 in die Weisung aufzunehmen. Der Antrag des Stadtrates wird damit zur Ziffer 1. Die Ziffer 2 verlangt, dass der Stadtrat beauftragt wird, flankierende Massnahmen umzusetzen, damit die gesamtstädtischen Ziele in Bezug auf den Modalsplitt erreicht, die Verlustzeiten beim öffentlichen Verkehr minimiert und die Auswirkungen auf die angrenzenden Strassen und Quartiere gering gehalten werden. Die flankierenden Massnahmen betreffen insbesondere die Buspriorisierung auf der Seenerstrasse, den Zielverkehr im Gebiet, was den Pendler- und Einkaufsverkehr anbelangt, sowie den Ausweichverkehr auf Nebenachsen. Mit diesen flankierenden Massnahmen sollen die Risiken dieses Bauprojekts minimiert werden und zwar nicht primär die Baurisiken, die ebenfalls vorhanden sind in einem schwierigen Gebiet mit Grundwasser oder die Kostenrisiken, die ebenfalls beträchtlich sind, bei einer Summe von gegen 200 Millionen.

Es geht um folgende Risiken: Zum einen stellt sich die Frage, ob die Strasse wirklich ausschliesslich der Erschliessung des Gebiets dient oder ob das Risiko besteht überregional Mehrverkehr zu generieren. Aus Sicht des Kantons wird die sogenannte notwendige Netzwerke immer wieder betont. Das heisst die Frage ist offen, ob es wirklich nur um eine Erschliessung des Gebiets geht oder ob es auch darum geht, Mehrverkehr aus dem Tösstal Richtung A1 und umgekehrt aufzufangen. Ein Risiko besteht auch darin, dass lediglich Engpässe verschoben werden. Es ist nicht so, dass verkehrsmässig rund um das Gebiet alles perfekt läuft und lediglich ein Engpass beseitigt werden muss. Im Gegenteil, es besteht das Risiko, dass Problempunkte Richtung Süden, Richtung Seen, verschoben werden oder Richtung Norden, Richtung A1. Ein weiteres Risiko ist, dass die Massnahmen für den ÖV und gegen den Ausweichverkehr in die Quartiere auf die lange Bank geschoben werden – nach dem Motto: die Entlastung durch den Tunnel wird kommen. Es besteht auch das Risiko, dass die Mittel fehlen für lokal wirksame und sofortige Massnahmen, die Winterthur zugutekommen – nach dem Motto: Der Tunnel ist sehr teuer. Es besteht auch das Risiko, dass sich in der Planung und Realisierung in den nächsten Jahren alles auf die neue Strasse mit dem Tunnel konzentriert und die eigentlichen Probleme: ÖV im Stau, Lärm, Luftverschmutzung, Ausweichverkehr in den Quartieren, nicht gelöst werden und man nach Inbetriebnahme des Tunnels, vielleicht im Jahr 2025, einige Jahre später erneut die gleichen Probleme haben wird, wie heute. Schliesslich besteht auch das Risiko, dass bei der Entwicklung dieser Gebiete der Minimierung des ursprünglichen Verkehrs aus dem Gebiet heraus und in das Gebiet hinein zu wenig Priorität eingeräumt wird, obwohl das im städtischen Gesamtverkehrskonzept vorgesehen ist, weil man immer im Hinterkopf hat, dass eine neue Strasse gebaut und die Kapazität erhöht wird.

Es braucht einen klaren Auftrag und einen Tatbeweis, dass die flankierenden Massnahmen sofort und mit sehr hoher Priorität umgesetzt werden. Das ist auch aus zeitlicher Sicht notwendig. Es gibt drei wichtige Gründe für die flankierenden Massnahmen: Kurz- und Mittelfristig ist der Nutzen sehr gross, vor allem in der Übergangszeit bis ca. 2025 der Tunnel in Betrieb genommen werden kann. Die Massnahmen können zudem ein wichtiger Beitrag an einen sogenannten Plan B sein. Auch bei diesem Projekt besteht das Risiko, dass es letztendlich nicht zustande kommt – Stichworte Heiligbergtunnel, Südumfahrung, tiefergelegte Vogelsangstrasse etc. Wenn die flankierenden Massnahmen nicht sofort umgesetzt werden, riskiert die Stadt, dass Mehrverkehr entsteht, die Probleme akzentuiert werden und keine Massnahmen dagegen ergriffen werden. Die flankierenden Massnahmen sind zwingend, wenn die Strasse dereinst in Betrieb genommen wird. Wenn es keine Mehrheit für diesen Antrag geben sollte, das heisst keinen Auftrag für flankierende Massnahmen, sind die Absichten hinter der Zentrumserschliessung aus Sicht der GLP/PP-Fraktion leere Versprechungen. Der Tunnelbau wird zu einem sehr teuren Verschieben von Problemen und zwar verschieben an andere Orte und um einige Jahre in die Zukunft. Ohne diese flankierenden

Massnahmen wird die GLP/PP-Fraktion den Bericht des Stadtrates ablehnend zur Kenntnis nehmen.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier:** Beim Geschäft 2013/083, Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze, geht es um die Kenntnisnahme eines Planungsberichts. Die Ratspräsidentin fragt den Stadtrat, ob es denkbar ist, die Anträge aufzunehmen.

**Stadträtin P. Pedernana:** Aus fachlicher Sicht sieht der Stadtrat keine Probleme mit diesem Antrag. Er ist inhaltlich einfach nicht notwendig, weil sich der Stadtrat sowieso bewusst ist, dass es flankierende Massnahmen braucht. Ein Steuerungs- und Dosierungskonzept ist im Interesse der Stadt. Deshalb ist der Ergänzungsantrag nicht nötig. Der Stadtrat wehrt sich aber nicht dagegen.

**L. Banholzer (EVP):** Neue Strassen werden im dichtbesiedelten Gebiet kaum mehr gebaut, auch wenn der Kantonsrat im Richtplan Strassen eingetragen hat. Oberwinterthur könnte eine Ausnahme sein, weil man kein Gebiet von der Grösse von Neuhegi entwickeln kann, ohne dass das Verkehrssystem, das bereits die Kapazitätsgrenzen erreicht hat, optimiert wird. Der Wunsch der EVP ist es, dass der zusätzliche Verkehr auf den ÖV und den Langsamverkehr umgelagert werden könnte. Leider ist das keine realistische Vision, vor allem weil es sich um ein Gebiet mit viel Industrie und Gewerbe handelt. Nach langer Evaluation der Linienführung ist man zum Schluss gekommen, dass diese Strasse, auch wenn sie am Rand des Siedlungsgebietes erstellt wird, oberirdisch kaum eine Chance hätte. Die vorgeschlagene Linienführung erachtet die EVP als zielführend, weil sie gemäss Studie auch in Bezug auf den Verkehr am vorteilhaftesten ist. Deshalb nimmt die EVP diese Linienführung zustimmend zur Kenntnis. Das Projekt steht aber noch ganz am Anfang, das Resultat ist noch offen. Die Vereinbarung mit dem Kanton bezüglich Planungskosten macht Mut zu glauben, dass es relativ schnell vorwärts gehen wird. Trotz oder wegen der neuen Strasse, weil neue Strassen erfahrungsgemäss auch mehr Verkehr anziehen, ist die Stadt auf eine bessere Erschliessung dieses Gebiets angewiesen, wenn der Verkehr bewältigt werden soll. Deshalb sollte mit der Planung der Busquerung beim Bahnhof Grüze so schnell wie möglich begonnen werden. Der EVP ist klar, dass es ein ganzes Paket von Massnahmen braucht, damit die Verkehrszunahme, die durch die neue Strasse zu erwarten ist, nicht zulasten des Verkehrsflusses beim ÖV und Langsamverkehr geht, sondern abgefedert wird. In diesem Sinne versteht die EVP den Antrag der GLP. Dieser erscheint aber im Rahmen der Kenntnisnahme der Linienführung und der Zentrumserschliessung verfrüht. Für die Gebiete, die bereits mit Problemen zu kämpfen haben, werden Lösungen gesucht. Die EVP stimmt auch dem Planungskredit für die Querung beim Bahnhof Grüze zu.

**H. Keller (SVP):** Die SVP-Fraktion nimmt den Planungsbericht Neuhegi-Grüze im positiven Sinn zur Kenntnis. Allerdings hofft die SVP, dass endlich etwas passiert. Über die sogenannte Entlastungsstrasse wurde bereits vor 25 Jahren das erste Mal diskutiert. Es wurden diverse Varianten geprüft. H. Keller zeigt Zeitungsartikel über die erste Variante, die über das Naherholungsgebiet beim Schloss Hegi und über Wiesendangen hätte geführt werden sollen. Ganz klar, es war ein totaler Blödsinn, diese Variante überhaupt vorzulegen. Es gibt jetzt nur noch die Variante mit einem Tunnel, das ist klar. Etwas anderes kann man nicht mehr planen. Man muss allerdings noch mit der Gemeinde Wiesendangen einig werden. Auf Stadtgebiet ist die Linienführung klar. Auf dem Gemeindegebiet Wiesendangen wird ebenfalls nur eine Tunnelvariante in Frage kommen. Ansonsten würde die Strasse durch das Naherholungsgebiet von Wiesendangen/Neuhegi führen. Das will niemand. Wichtig ist die Erschliessung, das heisst die Brücke für den öffentlichen Verkehr beim Bahnhof Grüze. Diese Projekte gehören zusammen. Es braucht beides für eine optimale Erschliessung dieses Gebiets. Aus diesen Gründen wird die SVP-Fraktion dem Kredit zustimmen. Der Antrag der GLP ist nicht notwendig, deshalb wird ihn die SVP ablehnen.

**F. Landolt (SP):** Die SP-Fraktion stimmt dem Bericht zur Linienführung und dem Kredit zu. Die Fraktion nimmt die Interpellationsantwort zustimmend zur Kenntnis. Die SP kann darauf

verzichten ihre Vorbehalte gegenüber einer neuen Strasse im Einzelnen zu formulieren, weil diese im Bericht bereits erwähnt werden. Im Punkt 7 des Berichtes kommt zum Ausdruck, dass neben den Massnahmen zugunsten des ÖV, neben der Förderung des Velo- und Fussverkehrs, neben den Massnahmen für ein Mobilitäts- und Verkehrsmanagement leider auch eine neue Strasse notwendig ist. Die SP hat sich überzeugen lassen. Die Massnahmen in der erwähnten Reihenfolge, sind richtig. Die SP erwartet, dass der ÖV und der Langsamverkehr im Zentrum stehen. Letztendlich ist aber auch die Zentrumserschliessung durch eine neue Strasse notwendig. Es ist klar, dass die Federführung bei der Stadt bleibt, auch nachdem der Kanton die Finanzierung sichergestellt hat. Die SP erwartet, dass die Verwaltung und der Stadtrat die Modalsplitt-Vorgaben, die im Richtplan enthalten sind, ernst nehmen und alles daran setzen, um diese umzusetzen. Der Antrag der GLP ist zwar inhaltlich richtig, kann aber kaum mit einer Zustimmung zum Kredit verbunden werden. Dazu wäre eine Motion oder eine ähnliche Vorlage notwendig.

Querung Grüze: An der vorletzten Sitzung hat der Gemeinderat der Planungszone zugestimmt, jetzt den Projektionskredit nicht zu sprechen, wäre widersinnig. Mit der Interpellation zur St. Gallerstrasse wollte die SP im Vorfeld dieser Planungszone die Linienführung im Stadtgebiet thematisieren. Aus der Antwort des Stadtrates gehen folgende Kenntnisse hervor: 1. Es bestehen keine Ausbauabsichten auf der St. Gallerstrasse um die Kapazitäten für den MIV zu erhöhen. 2. Die Buspriorisierung durch eine Mittelspur ist bereits angedacht und soll planerisch vorangetrieben werden. 3. Durch diese Linienführung können mehr Verkehrsteilnehmer bedient werden, als wenn die Linienführung über die Römerstrasse realisiert würde. Aus diesem Grund ist die SP mit der Antwort insgesamt zufrieden.

**J. Altwegg (Grüne/AL):** Neue Strassen bedingen immer mehr motorisierten Individualverkehr. Das ist eine alte Weisheit, die es bereits seit ca. 30 Jahren gibt. Es ist klar, die Erschliessung betrifft nicht nur Neuhegi, sondern das ganze Tösstal, Seen und das Industrieareal auf dem diverse Grossmärkte stehen. Diese werden Freude haben, dass man die neue Strasse nutzen kann. Damit wird es ein halbes Jahr nach Eröffnung auf der neuen Strasse ebenfalls zu Staus kommen, wie das auf der Frauenfelderstrasse der Fall ist. Was nach dem Lesen der Studie ebenfalls klar ist: Bereits heute ist bekannt, dass der Modalsplitt nicht gross verändert werden konnte – leider. Hier muss noch viel investiert werden. Eine neue Strasse läuft diesen Zielen zuwider. Staus werden der Stadt erhalten bleiben. Winterthur muss die Projektionskosten nicht übernehmen. Das ist gut für die Stadtkasse. Trotzdem werden die Steuerzahler zur Kasse gebeten. Eine Kosten/Nutzen-Rechnung zeigt, dass das Projekt unter dem Strich zu teuer ist, zumal die Tunnellösung einiges teurer wird. Aus diesen Gründen lehnt die Grüne/AL-Fraktion den Bau der Strasse ab und nimmt den Planungsbericht negativ zur Kenntnis. Der Antrag der GLP genießt die Sympathie der Grüne/AL-Fraktion und könnte grundsätzlich unterstützt werden. Allerdings ist es fraglich, ob das rechtlich möglich ist. Trotz dieser Unsicherheit unterstützt die Grüne/AL-Fraktion den Antrag. Die Grüne/AL-Fraktion ist besorgt, dass sich bei einer anderen Zusammensetzung von Parlament und Stadtrat die Richtung ändern könnte. Wer weiss was in 10 Jahren ist, wenn mit der Umsetzung begonnen werden soll, dann könnte dieser Antrag greifen.

**D. Schneider (FDP):** Querung Grüze: Die Fraktion stimmt dem Kredit zu. Es ist in fast jeder Beziehung ein positives Geschäft auch finanziell und gehört zudem zum Konzept Neuhegi-Grüze. Den Antrag der GLP kann die FDP nicht unterstützen. Es ist juristisch unsicher, ob der Antrag umgesetzt werden kann. Zudem ist er nicht nötig. Wer die Sitzungen in der BBK verfolgt hat, weiss, dass die Anliegen, die im Antrag enthalten sind, in der Planung zentral sind. Deshalb ist der Antrag der GLP überflüssig.

**B. Meier (GLP/PP):** Die Querung Grüze ist das Herzstück der Anbindung des ÖV von Neuhegi-Grüze an die Altstadt und die ganze Stadt. Die GLP/PP-Fraktion unterstützt das Projekt und den Planungskredit. Damit nimmt die Fraktion ausdrücklich auch die Interpellationsantwort betreffend Planungszone Neuhegi-Grüze zustimmend zur Kenntnis. Bei der Umsetzung ist es wichtig, dass man die mögliche Haltekante an der Frauenfelder-Linie im Blick behält und dabei auch die Velo-Parkierung beachtet. Parallel zur Querung muss auch die separate

Velounterführung beim Bahnhof vorangetrieben werden. Ein Anliegen ist so wichtig, dass die GLP/PP-Fraktion einen Antrag stellt. Der Antrag lautet: 2. Bei der Projektierung wird die Aufwärtskompatibilität der Querung für eine neue Generation von Transportsystemen mit höherer Kapazität wie z.B. ein Tram vertieft geprüft. Die Begründung ist folgende: Das Gesamtverkehrskonzept ist auf einen Zeithorizont Grössenordnung 2030 ausgelegt. Es zeichnet sich aber ab, dass der öffentliche Verkehr nach diesem Zeitpunkt irgendwann einen grösseren Kapazitätssprung nach Oben abdecken muss. Ein Kapazitätssprung, der mit Übergangsmassnahmen, wie zum Beispiel Fahrplanverdichtung, nicht mehr geleistet werden kann. Die GLP/PP-Fraktion ist der Meinung, dass bei einem teuren Brückenprojekt, dessen Nutzungsdauer über 2030 hinaus geht, man kann von 40 bis 50 Jahren ausgehen, von der Stadt zwingend vertieft geprüft werden muss, ob die Transportkapazität entsprechend erhöht werden kann und mit welchem Verkehrsmittel das möglich wäre. In dieser frühen Planungsphase kann mit wenig Aufwand viel erreicht werden, beziehungsweise Fehlplanungen könnten verhindert werden.

**R. Diener (Grüne/AL):** Zentrumserschliessung für den MIV: Auch wenn es lediglich um die Kenntnisnahme eines Variantenentscheids geht, möchte R. Diener doch etwas ausholen, um das Nein der Grüne/AL-Fraktion zum Projektierungskredit zu begründen. Niemand bestreitet, dass in Neuhegi künftig mit Verkehrsproblemen gerechnet werden muss, wenn man so weitermacht, wie das heute der Fall ist. Die Stadt wird damit auf Grund laufen. Es braucht eine Lösung. Zudem ist klar, dass das heutige System mit der Entwicklung nicht Schritt halten kann, weil es hochgradig ineffizient ist. Diese Schlussfolgerung wird nicht allen gefallen. Das System mit dem MIV, insbesondere im Bereich des Pendlerverkehrs, ist hochgradig ineffizient. Bereits heute verstopfen die Pendler mit ihren Autos zu den Hauptverkehrszeiten die bestehenden Erschliessungsstrassen. Das führt dazu, dass Bus und Gewerbefahrzeug mit im Stau stecken bleiben. Heute weist das Gebiet nahezu dreitausend Pendlerparkplätze aus, diese generieren jeden Morgen und jeden Abend tausende Fahrten mit Privatautos. Eine einfache Überschlagsrechnung zeigt, dass damit die Kapazität zwingend ihre Grenzen erreicht, weil in jedem Fahrzeug im Wesentlichen eine Person sitzt. R. Diener hofft, dass die Ratsmitglieder rechnen können. Wenn die Stadt den Raum, den der motorisierte Individualverkehr mit einer Person pro Auto beansprucht, nicht anderes nutzt, bleibt der Transport extrem ineffizient. Wenn jede zweite Person, die heute mit dem Auto zur Arbeit fährt, entweder bei einer anderen Person mitfahren oder mit dem ÖV oder dem Velo anreisen würde, wäre das Kapazitätsproblem gelöst. 700 Personen müssten auf den ÖV umsteigen, das entspricht nicht einmal einer S-Bahnkomposition. Für die S8, die von Frauenfeld nach Winterthur fährt, reicht eine Komposition aus. Wenn man eine zweite anhängen würde, dann hätten die 700 Personen bereits genügend Platz. Mit einer simplen Verlagerung des Verkehrs würden die Kapazitäten auf Jahre hinaus genügen. Natürlich handelt es sich um eine Modellrechnung. Die Leute kommen nicht alle aus der gleichen Richtung. Wenn man den Pendlerstrom entsprechend verteilt, ist die Situation noch weniger dramatisch, weil mehr Reserven zur Verfügung stehen. Der Einsatz von einem oder zwei Fahrzeugen mehr für den ÖV würde bereits genügen.

Diese Überschlagsrechnung zeigt die Absurdität der Vorstellung auf, dass 200 Millionen investiert werden müssen, um ein Problem zu lösen, das es nicht gibt und das mit einer simplen Verlagerung gelöst werden kann. Es wird erklärt, dass ein Notstand herrscht. Wenn R. Diener die Zahlen anschaut, kommt er zum Schluss, dass dem nicht so ist. Das ist Mumpitz. Eine kleine Effizienzsteigerung würde genügen, um das Problem zu lösen. Wie war das mit dem Sparen? Die Budgetdebatte war hochdramatisch. Alle wollten sparen. Das Geld, das jetzt ausgegeben werden soll, kommt nicht wie Manna vom Himmel. Jemand muss das finanzieren. Diese Strasse braucht es nicht und die Grüne/AL-Fraktion will sie auch nicht, egal welche Linienführung. Die Stadt will eine Strasse bauen, damit werden die Ziele in Bezug auf den Modalsplitt unterwandert. Das ist wie beim Gotthardtunnel. Auch hier stehen Versprechungen im Raum. Wer soll daran glauben? Wenn der Tunnel gebaut ist, wird er auch benutzt. Natürlich sind flankierende Massnahmen, wie sie von den Grünliberalen beantragt werden, wichtig. Es ist zu bezweifeln, dass die Anträge rechtlich einwandfrei sind. Man muss damit rechnen, dass die Kapazität der Strasse ausgeschöpft wird. Wenn der Gemein-

derat dem Kredit zustimmt, dann muss man zur Kenntnis nehmen, dass die Ziele in Bezug auf den Modalsplitt nicht erreicht werden können. Diese Ziele werden unterwandert. R. Diener bittet die Ratsmitglieder, dieses Ansinnen, eine zusätzliche Strasse zu bauen, negativ zur Kenntnis zu nehmen und zu beerdigen.

**R. Harlacher (CVP):** Die CVP-Fraktion nimmt das Geschäft zustimmend zur Kenntnis. Es ist eine gute Sache. Die Fraktion ist sehr erfreut über den Planungsbericht, den der Stadtrat ausgearbeitet hat für die zusätzliche Strassenerschliessung Neuhegi-Grüze. Die Bemühungen der Stadträtin beim Kanton möchte R. Harlacher besonders hervorheben. Er dankt dem Stadtrat, dass er mit Nachdruck für dieses Projekt einsteht. Es ist notwendig, dass eine grosse Mehrheit im Rat dem Projekt zustimmt. Die Erklärung von R. Diener ist unverständlich. Das Problem soll nicht existieren, beziehungsweise es würde sich mit einem Umsteigen auf den ÖV auflösen. Das ist nicht die Realität. Man muss die Realitäten im Verkehr sehen. Die CVP wird dem Geschäft zustimmen und auch den Kredit von 2,8 Millionen für die Querung Grüze. Die Anträge der GLP wird die CVP nicht unterstützen. Die Stadträtin hat erklärt, dass das nicht notwendig ist. Welche Auswirkungen auf die Kosten der Antrag der GLP betreffend Erhöhung der Transportkapazität der Querung Grüze haben kann, muss noch geklärt werden. Allenfalls kann dazu noch Stellung genommen werden. Diese Forderung ist wahrscheinlich kostenwirksam.

**J. Altwegg (Grüne/AL):** Mit dem Antrag der GLP wird eine vertiefte Prüfung gefordert. Vertiefung heisst immer auch mehr Geld ausgeben. Die Stadt Winterthur muss bekanntlich sparen. Dieses Geld kann eingespart werden. In der BBK wurden diese Fragen ebenfalls gestellt. Die Fachleute konnten einerseits aufzeigen, dass ein Doppelgelenkbus über die Brücke fahren kann. Entsprechende Fahrzeuge könnten in den nächsten 10 oder 20 Jahren zum Einsatz kommen. Ein Tram würde aus folgenden Gründen nicht funktionieren: Die Rampe ist zu steil und die Radien werden nicht eingehalten. Für ein Tram ist nicht ausreichend Platz vorhanden. Aber in den nächsten 20 Jahren wird in Winterthur kaum ein Tram zum Einsatz kommen. Weitere neue Generationen von Transportmitteln sieht die Grüne/AL-Fraktion noch nicht. Der Bau eines Monorails, einer Seilbahn oder was auch immer es noch geben mag, ist in Winterthur in den nächsten 30 Jahren nicht zu erwarten. Deshalb ist die Grüne/AL-Fraktion überzeugt, dass alles geklärt ist und lehnt eine zusätzliche Analyse ab.

**W. Langhard (SVP):** Grossmehrheitlich hat der Gemeinderat der Planungszone Neuhegi-Grüze zugestimmt. Es wäre fair, wenn auch die Grünen über den Schatten springen würden und einer Strasse und einem Tunnel, die dringend notwendig sind, zustimmen würden. Ohne Tunnel müssten im Nachhinein Lärmschutzmassnahmen ergriffen werden. Die Rechnung von R. Diener ist ein Wunschtraum. W. Langhard hätte noch andere Vorschläge. Man könnte das Autofahren so eindämmen, dass nur noch diejenigen mit dem Auto fahren dürfen, die das Fahrzeug bezahlt haben. Man könnte auch den Benzinpreis auf 5 Franken pro Liter erhöhen. Man könnte die Einwanderung stoppen, was die SVP will, dann sind auch weniger Autos auf den Strassen. Es ist nach wie vor so, dass die Anzahl Autos zunimmt, weil mehr Leute in die Schweiz kommen. Tatsache ist, es sind immer mehr Autos auf den Strassen. Wenn alle auf die Bahn umsteigen, dann haben die SBB ein riesiges Problem. Bereits jetzt gibt es Probleme. Man muss vernünftig sein und gute Lösungen finden. Das sicher ein guter Ansatz. Es braucht die Verbindung in der Grüze für den Bus, damit er freie Fahrt hat und auf der anderen Seite braucht es auch für die Autos eine neue Strasse.

**F. Landolt (SP):** Die Kompatibilität mit dem Tram wurde in der BBK geprüft. Man muss diese Variante nicht mehr vertieft prüfen, weil die Rampe zu steil ist. Es müsste ein neues Projekt geplant werden, wenn die Verbindung für Trams befahrbar sein soll. Deshalb lehnt die SP den Antrag der GLP ab.

**L. Banholzer (EVP):** Die EVP wird den Antrag der GLP nicht unterstützen. Abgesehen von der Planung würde auch der soeben verabschiedete Gestaltungsplan tangiert. Die EVP will nicht erneut von vorne beginnen.

**Stadträtin P. Pederngana:** Zum Verkehr wurde viel Grundsätzliches gesagt. Diese Diskussion lohnt sich auch deshalb, weil heute Abend immer wieder über den Verkehr diskutiert wird. Die Aussage von R. Diener könnte mit dem Spruch zusammengefasst werden: Wer Strassen säht, wird Verkehr ernten. Das sagt die SP seit Jahrzehnten und es trifft auch zu und es trifft ganz speziell auf den Ausbau der A4 zu. Wenn die A4 ausgebaut wird, ohne dass die A1 mehr Verkehr aufnehmen kann, wird ein sehr grosses Verkehrsproblem das Resultat sein. Winterthur wird dann noch grössere Verkehrsprobleme bekommen. Die Aussage auf Neuhegi-Grüze anzuwenden, ist aber problematisch. Eine andere Aussage trifft aber durchaus zu. Stadträtin P. Pederngana zeigt anhand einer Graphik die Kapazität, die durch Gelenkbusse verbraucht wird und wie viele Autos die gleiche Anzahl Personen transportieren. Der Unterschied ist eindrücklich. Wenn man möglichst viele Personen in der Stadt von A nach B transportieren will, bringt der Bus tatsächlich eine Entlastung für das Verkehrssystem. Obwohl dieser Grundsatz bekannt ist, ist es wichtig, dass man zur Zentrumserschliessung ja sagt. Man kann das Verkehrsverhalten der Bevölkerung nicht in einem neuen Stadtkreis völlig anders entwickeln als in den übrigen Stadtkreisen. Das Verkehrsverhalten muss man gesamtstädtisch prägen, sei das mit Push- oder Pull-Massnahmen. Die 200 Millionen, die erwähnt wurden und die für die zwei Bauvorhaben vorgesehen sind, werden aus dem Strassenfond entnommen und durch die Autofahrenden finanziert und nicht durch Steuergelder. Die Stadträtin möchte eine Korrektur zur Quote der Einwanderer oder Einwanderinnen am MIV anbringen. Diese Quote ist deutlich tiefer als bei der Schweizer Bevölkerung. Man müsste eine andere Lösung finden, wenn die Quote des MIV gesenkt werden soll. Die Einwanderer, vor allem die gut qualifizierten, kommen häufig aus urbanen Gebieten und haben das Auto bereits nicht mehr im Verhaltensrepertoire.

Zentrumserschliessung und Busquerung Grüze: Es handelt sich um ein Gesamtpaket, das die Zentrumserschliessung, die Querung Grüze und vor allem auch das Velo Netz entlang der Bahnlinien umfasst. Aus der Präsentation, die in der BBK gezeigt wurde, geht hervor, dass sich ein Verzicht auf die Zentrumserschliessung nicht nur auf die umliegenden Quartiere auswirken würde, die einen massiven Mehrverkehr in Kauf nehmen müssten, sondern er würde sich auf den ÖV in der ganzen Stadt auswirken. Der ÖV würde noch mehr stecken bleiben. Das kann nicht das Ziel sein. Das Ziel ist die Entwicklung von Neuhegi-Grüze. Dafür müssen Verkehrslösungen in die Wege geleitet werden. Es wurde erwähnt, dass die Zentrumserschliessungsstrasse zwar gut ist, aber sie soll nicht von den Leuten genutzt werden, die aus Seen oder aus dem Tösstal kommen. Der Stadtrat hat aufgezeigt, dass ca. 22 % des Verkehrs aus diesem Gebiet kommen wird. Das ist für die Stadt durchaus sinnvoll. Wenn die Leute aus dem Tösstal heute mit dem Auto nach Zürich fahren, wählen sie die Tösstalstrasse und fahren über die Zürcherstrasse oder über die Breite nach Zürich. Die Alternative über die neue Strasse würde die Stadt entlasten. Diese Netzfunktion kann für die Stadt durchaus vorteilhaft sein. Aber im Wesentlichen hat diese Strasse eine Erschliessungsfunktion.

Anträge zu den flankierenden Massnahmen: Es ist nicht das letzte Mal, dass die Ratsmitglieder zur Zentrumserschliessung Stellung nehmen können. Sowohl der Projektierungskredit wie auch der Ausführungskredit werden dem Gemeinderat vorgelegt. Er hat die Gelegenheit zu entscheiden, ob flankierende Massnahmen eingeplant sind oder nicht. Im vorliegenden Bericht geht es ausschliesslich um die Linienführung. Der Stadtrat braucht das Signal, damit er gemeinsam mit dem Kanton weiter planen kann. Ergänzungsantrag betreffend Tram: Auch hier wurde der Stadtrat richtig zitiert. Dieser Antrag ist problematisch. Man kann das zwar prüfen. Das Resultat ist aber bereits bekannt. Die Steigung bis 10 % und die engen Kurvenradien sind mit grösster Wahrscheinlichkeit für ein Tram nicht zu bewältigen. Wenn man die Bedingung für dieses Bauvorhaben an ein Tram knüpfen würde, müsste die Planung neu gestartet werden, mit ganz anderen Rahmenbedingungen betreffend Steigung und Kurvenradius. Das hätte grosse Auswirkungen auf den Gestaltungsplan Grüze. Wenn diesem Antrag zugestimmt wird, würde die Stadt einige zehntausend Franken Planungskosten verlieren. Stadträtin P. Pederngana bittet die Ratsmitglieder, diesen Antrag abzulehnen.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier** lässt über den Antrag der GLP zur Weisung 2013/083 abstimmen: 2. Der Stadtrat wird beauftragt, flankierende Massnahmen umzusetzen, damit die gesamtstädtischen Ziele beim Modalsplit erreicht, die Verlustzeiten beim öffentlichen Verkehr minimiert und die Auswirkungen auf angrenzende Strassen und Quartiere gering gehalten werden. Flankierende Massnahmen betreffen insbesondere die Bus-Priorisierung auf der Seenerstrasse, den Zielverkehr im Gebiet (Pendler, Einkauf) sowie den Ausweichverkehr auf Nebenachsen.

**Der Rat** lehnt den Antrag ab.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier** lässt über den Antrag der GLP abstimmen: Negative Kenntnisnahme des Geschäfts 2013/083, Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze – Kenntnisnahme des Planungsberichts und der Linienführung.

**Der Rat** nimmt mit grosser Mehrheit den Planungsbericht positiv zur Kenntnis.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier** lässt über den Antrag der GLP zur Weisung 2013/117 abstimmen: 2. Bei der Projektierung wird die Aufwärtskompatibilität der Querung für eine neue Generation von Transportsystemen mit höherer Kapazität wie z.B. ein Tram vertieft geprüft.

**Der Rat** lehnt den Antrag eindeutig ab.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier** lässt über die Weisung 2013/117 abstimmen: Kredit von 2,8 Millionen für die Projektierung des Brückenbauwerks und der Verkehrsdrehscheibe für den öffentlichen Verkehr „Querung Grüze“.

**Der Rat** stimmt dem Kredit fast einstimmig zu.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier:** Damit sind die beiden Weisungen 2013/083 und 2013/117 und die Interpellation 2013/036 erledigt.

## 6. Traktandum

**GGR-Nr. 2013/105: Sondernutzungsplanung: Zustimmung zum priv. Gestaltungsplan «Quartier Talgut»; Nutzungsplanung: Revision + Aufhebung Baulinien Talgut- / Zwinglistrasse + Verbindungsweg Kat. Nr. 7/1438, Aufhebung öffentl. Strassen + Wege: Entwidmung Salomon-Bleuler-Weg**

---

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier:** Die BBK hat dem privaten Gestaltungsplan einstimmig zugestimmt, deshalb kann auf eine Diskussion verzichtet werden.

**F. Landolt (SP):** Es handelt sich um ein grosses Geschäft. Zugunsten weiterer Traktanden, die heute noch behandelt werden sollen, wird sich F. Landolt kurz halten. Vier Genossenschaften besitzen Häuser im Quartier Talgut: Die Gesellschaft für die Erstellung billiger Wohnbauten, ehemals Sulzer, die Heimstätten-Genossenschaft, die gemeinnützige Wohnbaugenossenschaft Winterthur und die Talgut Wohnbaugenossenschaft. Die Wohnfläche beträgt ca. 40'000 m<sup>2</sup>. Der Auslöser für diesen Gestaltungsplan ist ein Antrag der Gesellschaft für die Erstellung billiger Wohnbauten. Sie hat einen Erneuerungsbedarf bekundet. Die Stadt hat den Ball aufgenommen. Anstatt isoliert eine einzelne Genossenschaft zu betrachten, soll das Gebiet geprüft und vernünftig entwickelt werden. Es handelt sich um ein Gebiet, das in der Quartiererhaltungszone zweistufig eingezont ist. Eine bauliche Dichte ist nicht festgelegt. Man könnte das Gebiet deutlich besser ausnützen. Die Stadt hat den Ball aufgenommen und hat einen Wettbewerb ausgeschrieben. Das Projekt Apfelbaum ist als Gewinner hervorgegangen. F. Landolt zeigt die Projektskizzen. Im Grundriss sind etwas

voluminösere Gebäude vorgesehen, die aber einen schönen Aussenraum zulassen. Die Erhöhung der Ausnützung soll im Dachgeschoss realisiert werden. Es sind nicht mehr zweigeschossige Gebäude vorgesehen, sondern Gebäude mit einem dritten Vollgeschoss und flach geneigten Dächern. Gebäude mit Terrassen und abgewinkelten Gebäudeteilen können auch mit Flachdächern erstellt werden. Im Quartierplan sind die möglichen Etappierungszustände dargestellt. Die Strasse, die im Moment noch durch das Gebiet führt, kann einseitig gekappt und ein Wenderadius eingebaut werden. Das ist im Gestaltungsplan so berücksichtigt, wie auch der Rückbau von Strassen. Eine durchgehende Strasse für den motorisierten Verkehr ist nicht notwendig. Ein wichtiger Teil des Gestaltungsplans sind die Mantellinien, die festgesetzt werden. Das sind Linien, innerhalb deren Grenzen die Häuser entstehen müssen. Das erlaubt einen privaten Aussenraum zwischen den Häusern und einen Erschliessungsaussenraum, der halböffentlich zugänglich ist. In diesen Zonen werden Parkgaragen ermöglicht. F. Landolt zeigt die Möglichkeiten anhand von Bildern auf. Mit der Festsetzung der Linien werden auch die Aussenräume definiert. Gleichzeitig wird damit die Strasse aus dem Besitz der Stadt entlassen und geht in den Besitz der Genossenschaft über. In einem entsprechenden Vertragswerk muss das geregelt werden. Es sind zwei öffentlich zugängliche Plätze vorgesehen. F. Landolt zeigt die Strassenführung anhand von Bildern auf.

Ein wichtiges Kapitel in den Erläuterungen zum Gestaltungsplan ist die Sozialverträglichkeit. Im Gemeinderat wurden auch kritische Stimmen laut. Deshalb wurde nachträglich die Sozialverträglichkeit in die Erläuterungen aufgenommen. Es sind Massnahmen vorgesehen, die es ermöglichen ein vergleichbares Mietzinsniveau beizubehalten und eine vergleichbare Wohnungsgrösse zu behalten. Vorgesehen sind für 2,5 Zimmer Wohnungen 60 bis 70 m<sup>2</sup>, für 3,5 Zimmer Wohnungen 80 bis 90 m<sup>2</sup>, für 4,5 Zimmer Wohnungen 100 bis 110 m<sup>2</sup> und für eine 5,5 Zimmer Wohnung 110 bis 120 m<sup>2</sup>. Die 4,5 Zimmer Wohnungen, die auf dem Gebiet der Zeughauswiese geplant waren, hätten 115 m<sup>2</sup> umfassen sollen. Also nicht wesentlich grösser als im Talgut. Das ist aber Schnee von gestern. Diese Festlegungen sollen ermöglichen, dass die Erneuerung sozialverträglich realisiert wird. Das Projekt soll in Etappen umgesetzt werden. Deshalb sollte es möglich sein, dass die Bewohner dieses Gebiets vor Ort bleiben und eine Alternative angeboten erhalten. In diesem Zentrumsgebiet, das so gut erschlossen ist, muss man dafür sorgen, dass mehr Leute untergebracht werden können. Es soll nicht primär mehr Wohnfläche pro Kopf entstehen. Das ist durch die Wohnungsgrössen und die Ausnützungserhöhung möglich. Die Genehmigung des Gestaltungsplans ist das wichtigste Dokument, das zeigt, dass die Präsidenten der Aktiengesellschaft für die Erstellung billiger Wohnhäuser in Winterthur, der Wohnbaugenossenschaft Talgut, der Heimstätten-Genossenschaft Winterthur und der gemeinnützigen Wohnbaugenossenschaft einverstanden sind. Sie haben den Prozess begleitet. Mit diesem Dokument kann die Stadt einfordern, dass die Rahmenbedingungen eingehalten werden. In der BBK wurde der Gestaltungsplan beraten. Die Mitglieder haben sich mit 9 zu 0 Stimmen für den Gestaltungsplan ausgesprochen.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier** dankt für die Präsentation. Es werden keine anderslautenden Anträge gestellt, damit hat der Gemeinderat dem Sondernutzungsplanung, der Nutzungsplanung und der Aufhebung von öffentlichen Strassen und Wegen gemäss der Weisung zugestimmt.

## 7. Traktandum

**GGR-Nr. 2014/005: Stadion Schützenwiese – zweiter Ausbauschnitt: Bewilligung eines Investitionskredites von Fr. 1.96 Mio. für die nicht gebundenen Kosten sowie Kenntnisnahme der gebundenen Kosten von Fr. 6.91 Mio.**

---

**K. Bopp (SP):** 1957 wurde die alte Holztribüne durch den heutigen Massivbau ersetzt und 1987 wurde eine Betonsanierung vorgenommen. Seither sind bis auf die Sofortmassnahmen im Jahr 2013 keine wesentlichen Veränderungen vorgenommen worden. Man kann sich

ausmalen in welchem Zustand die Schützenwiese heute ist. Deshalb wurde bereits 2008 eine umfangreiche Standortevaluation vorgenommen. 16 Standorte wurden untersucht, diese wurden in zwei Runden auf 4 reduziert, die auch in der Weisung aufgeführt sind. Der heutige Standort Schützenwiese hat sich durchgesetzt. Insbesondere in den Aspekten Wirtschaftlichkeit, Verkehrserschliessung und planerische Risiken hat die Schützenwiese am besten abgeschnitten. 2010 ist aus einem Wettbewerb das vorliegende Projekt hervorgegangen. Es hat sich insbesondere durch die Etappierbarkeit ausgezeichnet. Was in der unsicheren Finanzlage, in der sich Winterthur befindet, ein Vorteil ist. Die erste Etappe ist bereits realisiert. Im letzten Jahr wurden Sofortmassnahmen durchgeführt. Als zweite Etappe sind die in der Weisung enthaltenen Massnahmen vorgesehen. Das betrifft die Gegentribüne und die Trafostation, die im Moment unter der Gegentribüne angesiedelt ist. Als dritte Etappe, die jetzt hinausgezögert wird, ist die Sanierung der Haupttribüne vorgesehen. Das ist auch bitter nötig. Eine allfällige vierte Etappe sieht die Super League Tauglichkeit vor. Die Realisierung ist aber noch nicht gesichert.

Die geplante Gegentribüne besticht unter anderem durch eine Modulbauweise aus Fertigelementen. K. Bopp zeigt die Situation anhand von Plänen. Vorgesehen ist ein Betonsockel, Stützen aus Metall, einen Sitz- oder Stehplatzbereich aus vorgefertigten Betonelementen und ein Dach aus Stahl. Damit kann relativ einfach die Gegentribüne vor Ort aufgebaut werden. Unter dem Sitz- oder Stehplatzbereich wird es neu einen Aufenthaltsbereich geben mit Containern für Verpflegung und Platz für WC-Anlagen, Kassenhäuschen etc. Das Dach hat den Vorteil, dass es schallisierend wirkt. Man hat heute das Problem, dass die Belastung für das Quartier recht gross ist. Neben den Fussballspielen sind auch andere Nutzungen möglich, die jedoch reduziert wurden. Mit dem Dach kann das Quartier entlastet werden. Die Gesamtkosten für das Projekt belaufen sich auf 9,62 Millionen. Diese sind aufgeteilt in einen gebundenen Teil von 6,91 Millionen und einen nicht gebundenen Teil von 2,7 Millionen. Der gebundene Teil betrifft die werterhaltenden Massnahmen. Im nicht gebundenen Teil ist die Überdachung enthalten. Der FCW würde sich mit 1 Million am nicht gebundenen Teil beteiligen, mit dem ein Mehrwert geschaffen wird. 750'000 Franken hat der FCW bereits schriftlich zugesichert. Dieser Betrag konnte in der Weisung abgezogen werden. Somit beläuft sich der Kreditantrag auf 1,96 Millionen. Wichtig zu erwähnen ist, dass üblicherweise der kantonale Sportfond entsprechende Projekte mit 10 % subventioniert. Genaue Zahlen sind noch nicht bekannt, deshalb konnte der Betrag in der Weisung nicht abgezogen werden. Die Aufteilung zwischen den gebundenen und den nicht gebundenen Kosten ist nicht ganz einfach. Wenn der Gemeinderat den Kreditantrag abweist, werden sich die Kosten für den gebundenen Teil erhöhen, weil die Betontribüne witterungsbeständiger erstellt werden müsste, wenn kein Dach gebaut werden kann. Dasselbe gilt für die Anlagen unter der Tribüne. Man müsste zusätzliche Säulen erstellen für die Sicherheitsbeschallung und die Beleuchtungsanlage. Zudem darf man nicht vergessen, dass die Sanierung der Haupttribüne verschoben wird. Das hat zur Folge, dass diese spontan aussteigen kann, dann kann die Gegentribüne, wenn sie überdacht ist, als Haupttribüne umfunktioniert werden. Damit könnte der Spielbetrieb aufrechterhalten werden. Wenn die Gegentribüne nicht überdacht wird, ist das nicht möglich. Der FCW müsste auf andere Stadien ausweichen, was Kosten von einer halben bis einer Million pro Saison zur Folge hätte.

In der BBK wurde auch eine Mantelnutzung thematisiert. Zum einen würde sich der Standort nicht eignen, zum Beispiel aus verkehrstechnischen Gründen. Das leuchtet ein. Zum anderen könnte es vermehrt zu Konflikten zwischen den beiden Nutzungen kommen, weil die Ladenöffnungszeiten immer weiter ausgedehnt werden und dadurch weit in den Beginn der Fussballspiele hineinreichen. Es wurde gefragt, ob eine private Trägerschaft die Schützenwiese übernehmen könnte. Der Punkt ist, dass das für Private kaum attraktiv wäre. Das Stadion müsste Gewinn abwerfen. Es ist unwahrscheinlich, dass ein Stadion gewinnbringend betrieben werden kann. Das Risiko besteht, dass dadurch überhöhte Mieten für den FCW entstehen würden, was allenfalls auf die Stadt zurückfallen könnte. In der BBK wurde die Meinung vertreten, dass der Fussball überproportional profitiert und dass mit der Etappierbarkeit, obwohl sie auch Vorteile bietet, eine Volksabstimmung umgangen wird. Trotz allem empfiehlt die BBK den Antrag 1 der Weisung mit 5 zu 4 Stimmen und die Anträge 2 und 3 mit 7 zu 2 Stimmen zur Annahme. Auch in der SP-Fraktion gibt es kritische Stimmen

zum Bild des Fussballs als völkerverbindendes Element. Trotzdem anerkennt die SP die integrative Wirkung und die Mobilisierungswirkung des Fussballs. K. Bopp zeigt die Beträge der Jungendsportfördergelder der Stadt Winterthur im Jahr 2012 an die verschiedenen Sportarten. Der Fussball ist mit Abstand Spitzenreiter. Der Turnsport kann einigermaßen mithalten, andere Sportarten sind weit abgeschlagen. Die Mobilisierungswirkung des Fussballs auf Jugendliche ist beispielhaft. Das ist nicht zuletzt dank den Vorbildern der Fall. Hier wird nicht ausschliesslich in eine Gruppe von wenigen männlichen Fussballern investiert. Die Stadt unterstützt einen mittelgrossen, regelmässigen Anlass für ein sehr breites Publikum. Man kann Fussball schauen aber auch einfach miteinander reden und eine Wurst essen. Es handelt sich um einen Anlass für Gross und Klein, für Familien und für Einzelpersonen – eigentlich fast für alle. Es gibt kaum ein anderes Stadion in der Schweiz, in dem so viele Zuschauer ein Goal verpassen, weil sie miteinander reden. Das ist positiv. Weiter sieht die SP bei einer Ablehnung des Daches lediglich eine kleine Einsparung. Die Stadt müsste ähnlich hohe Investitionen tätigen, würde aber keinen Mehrwert erhalten. Das Dach ist notwendig um den Spielbetrieb aufrecht zu erhalten, falls die Haupttribüne aussteigt. Die Tatsache, dass das einzige Fussballstadion im Kanton in Winterthur steht, bringt auch Verantwortung mit sich. Aus diesem Grund unterstützt die SP-Fraktion das Geschäft.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier:** Die Regel, dass zuerst alle BBK Mitglieder zu Wort kommen, wird für einmal nicht eingehalten, weil die SVP einen Ablehnungsantrag stellt.

**R. Keller (SVP)** betont, dass weder er selber noch die SVP sich nicht gegen den FC Winterthur aussprechen. Er ist ein regelmässiger Besucher der Heimspiele und platziert sich jeweils mit seinen Kollegen auf der Gegentribüne. Er hat mit Besuchern der Gegentribüne, sowie mit solchen der Bierkurve über den Bau eines Daches gesprochen und fand keine Zustimmung. Die Fans wollen den Charakter des Stadions beibehalten und wollen deshalb auch kein Dach. Dass während des Baus der Haupttribüne die VIPs und Sponsoren bei einem allfälligen Regenspiel nicht nass werden sollen, ist kein Argument für ein Dach – das ist übrigens die Begründung einer vehementen Befürworterin. Fussball ist eine Outdoor-Veranstaltung und auch als Zuschauer darf oder muss man mit einem Regentropfen rechnen. Leider ist aufgrund der Weisung nicht ganz klar, ob das Dach der Tribüne eine Vorgabe der Swiss Football League ist. R. Keller glaubt das nicht, da der Super League Verein FC Aarau in einem ähnlichen Stadion spielt wie der FC Winterthur. Aufgrund der finanziell misslichen Lage der Stadt Winterthur soll auf einen Mehrwert, trotz der zugesicherten Investition des FC Winterthur von 750'000 Franken, verzichtet werden. Es gibt noch andere Sportvereine in Winterthur, die auch Anrecht auf Neu- oder Ausbauten haben, sowie den Breitensport, der übrigens letztes Jahr mit der Erhöhung der Eintrittspreise der öffentlichen Bäder bestraft worden ist. Das Vorgehen mit dem Grossprojekt Station Schützenwiese befremdet zunehmend. Bis anhin wurden Grossprojekte, R. Keller denkt an den Bahnhof, als ganzes Paket vorgestellt und zur Abstimmung gebracht. Das Vorgehen, das für das Stadion gewählt wurde, lässt immer Spekulationen über Unregelmässigkeiten zu und fördert das Vertrauen in die Regierung keinesfalls. Deshalb spricht sich die Mehrheit der SVP-Fraktion gegen die Finanzierung eines Daches auf der Gegentribüne aus. R. Keller betont, dass ein Fussballer ein sehr guter Kollege von ihm ist. Dieser kann nichts dafür, dass R. Keller dieses Votum hält.

**L. Banholzer (EVP):** Die EVP stimmt der Sanierung des Stadions Schützenwiese mit der Überdachung der Gegentribüne zu. Die Argumente für eine Gegentribüne mit einem Dach haben die EVP überzeugt, weil eine Lösung ohne Dach im Verhältnis zu teuer ist. Es wird kein Luxusbau erstellt, sondern eine pragmatische, kostengünstige Lösung gewählt. Dadurch erhält der FC Winterthur eine Tribüne, die einen Mehrwert bietet. Trotzdem stellt die EVP-Fraktion einen Änderungsantrag zum Antrag 3 des Stadtrates. Der FCW hat eine Beteiligung an den nicht gebundenen Kosten von 750'000 Franken zugesagt. In der Weisung ist aber von einer Million die Rede und auch in der Kommunikation des Stadtrates ist meist von einer Million gesprochen worden, weil der FCW in Aussicht stellt, weitere 250'000 Franken zu sammeln. Das ist allerdings eine unverbindliche Zusage. Gerne möchte die EVP, dass im Antrag 3 diese Zusage in einem Beschluss festgehalten und nicht nur im

Rahmen der Weisung erwähnt wird. Deshalb lautet der Änderungsantrag wie folgt: „Von den gebundenen Kosten in der Höhe von 6,91 Millionen und vom zugesicherten Beitrag von 0,75 Millionen, sowie der Zusage zur Erbringung weiterer 0,25 Millionen (aus Sponsorengeldern) des FC Winterthur für den geplanten Ersatzneubau der Gegentribüne im Stadion Schützenwiese wird Kenntnis genommen.“ Der FCW besteht nicht nur aus einer ersten Mannschaft, sondern leistet auch sehr viel für den Jugendsport. Er hat viele treue Fans und zieht mit seinen Spielen viele Zuschauer an. Diese Leistungen will die EVP unterstützen und mit dem vorgeschlagenen Projekt honorieren. Die EVP-Fraktion bittet die Ratsmitglieder, den Änderungsantrag zum Antrag 3 zu unterstützen.

**J. Altwegg (Grüne/AL):** Die Grünen riskieren als Sportgegner und Verhinderer der Jugendförderung verschrien zu werden. Es ist aber so, dass das Parlament und der Stadtrat der Stadt Winterthur einen Sparkurs aufgedrückt haben. Die Grünen sind bereit diesen Kurs mitzutragen. Sie sind deshalb der Meinung, dass jetzt nicht einfach Geld ausgegeben werden kann. Die gebundenen Kosten von 6,91 Millionen sind hoch. Es ist aber einzusehen, dass diese Kosten tatsächlich gebunden sind. Die nicht gebundenen Kosten, das heisst die optionalen Investitionen, wollen die Grünen weglassen. J. Altwegg nimmt positiv zur Kenntnis, dass der FCW bereit ist 1 Million beizutragen und Geld zu sammeln. Sauer aufgestossen ist, dass er mit der Sammlung erst weitermachen will, wenn er die Zustimmung des Gemeinderates hat. Diese Reihenfolge ist nicht richtig. Auch die Grünen sehen, dass die Gegentribüne mit Dach eine gute Sache wäre. Wenn man das einfach weglässt, können nicht genau 2,7 Millionen gespart werden, weil zusätzliche Investitionen notwendig sind. Die Grünen sehen auch ein, dass das Dach kostengünstig erstellt werden könnte. Trotzdem, wer kein Geld übrig hat, kann kein Filet einkaufen, auch wenn es beim Metzger Aktion ist. Die Grünen lehnen deshalb den Stadtratsantrag 1 der Weisung ab. Sie stimmen aber den Anträgen 2 und 3 zu und nehmen die gebundenen Ausgaben zur Kenntnis. Das ist die Position der Grünen zu dieser Weisung, die im Kontrast zur SVP steht.

**D. Schneider (FDP):** Die FDP stimmt dieser Weisung zu und schliesst sich der Präzisierung der EVP an. Beim Stadion handelt sich um ein Markenzeichen von Winterthur ist. Es gibt andere Meinungen dazu, das erstaunt D. Schneider. Die Schützenwiese muss man pflegen. In der FDP wurden die Sparanträge diskutiert. Man könnte knapp eine Million einsparen. Für die Neuerstellung und Überdachung der Gegentribüne konnte eine günstige Lösung gefunden werden. Für 2 Millionen wird Winterthur nie mehr eine Gegentribüne mit Dach erstellen können. Jetzt beginnen plötzlich die Grünen zu sparen. Die FDP ist ebenfalls für Sparen aber mit Augenmass. Es muss ein Zeichen gesetzt werden für die Jungen und für die Sportinteressierten. Das Stadion soll attraktiv sein. Zudem soll der politische Wille erkennbar sein, die Winterthurer Sportanlagen zu erhalten. Schade ist, dass das Thema Privatisierung nicht weiter verfolgt werden konnten. Das Stadion steht sehr zentral. Das hat Vorteile. Es ist mit dem Velo gut erreichbar, lässt aber keine multifunktionale Nutzung zu. Die Möglichkeiten sind etwas eingeschränkt. Konzerte und ähnliches sind schwer durchführbar aufgrund der Nachbarschaft. Das macht eine private Nutzung schwieriger. Das leuchtet der FDP ein. Aber solche Projekte müssen immer überprüft werden, ob eine Privatisierung möglich ist. Es ist schade, dass das hier nicht mehr möglich ist. Eine vertiefte Prüfung wäre im Interesse der FDP gewesen. Sie stimmt der Vorlage zu.

**B. Meier (GLP/PP):** Die Sanierung und der Ausbau des Stadions Schützenwiese stösst in der GLP/PP-Fraktion als Investition in den Sport und zumindest teilweise als Investition für die sporttreibende Jugend auf grosses Wohlwollen. Es handelt sich um ein Projekt mit Augenmass und bleibt finanziell auf dem Boden, verglichen mit ähnlichen Bauvorhaben in anderen Städten. Trotzdem ist es ein Aufbruch zu einem neuen Stadion, indem man eine neue überdachte Gegentribüne baut. Ein ganz starker Punkt ist die Modularität. Man verbaut keine Optionen für die Zukunft, sondern schafft neue Möglichkeiten. Neben dieser Würdigung gibt es in der GLP/PP-Fraktion auch sehr kritische Stimmen. Die wichtigsten Punkte will B. Meier herausgreifen. 1. Standort: Es wird zwar auf die aufwändige Standortevaluation verwiesen. Wenn man aber nach zusätzlichen Nutzungsmöglichkeiten für das Stadion fragt,

damit auch breitere Bevölkerungskreise von diesen Investitionen profitieren können, wird sehr schnell auf die Lärmklagen aus der Nachbarschaft hingewiesen. Offensichtlich hat man die breite Nutzbarkeit des Stadions bei der Standortwahl zu wenig stark gewichtet. Ein weiterer kritischer Punkt wurde bereits von der SVP erwähnt. Der Gesamtausbau untersteht nicht der Volksabstimmung. Mit dem etappenweisen Vorgehen und den gebundenen und nicht gebundenen Ausgaben wird regelmässig die Grenze von 5 Millionen unterschritten, die eine Volksabstimmung bedeuten würde. Bei Schlusskosten von 20 bis 40 Millionen wäre es besser gewesen, wenn ein Rahmenkredit beantragt worden wäre, damit hätte man ein klares Votum an der Volksabstimmung erhalten. Die GLP/PP-Fraktion setzt darauf, dass bei einem späteren Ausbausritt, zum Beispiel wenn die Haupttribüne saniert und ausgebaut werden soll, das Volk mit einbezogen wird. 2. Trägerschaft: Dieser Punkt ist kritisch zu hinterfragen. Bei so hohen Investitionen und einer eingeschränkten Nutzbarkeit müsste man sich fragen, ob der FCW nicht stärker in die Pflicht genommen werden könnte. Ob er Träger dieser Investition sein könnte oder allenfalls eine dem FCW nahestehende Trägerschaft. Der FCW hat das Stadion ursprünglich gebaut. Die Stadt hat es in einer finanziellen Krisensituation übernommen. Jetzt stellt sich die Frage, ob das Stadion in irgendeiner Form wieder zurückgegeben werden kann. Die öffentliche Unterstützung, die unbestritten notwendig ist, kann im Rahmen einer Leistungsvereinbarung geregelt werden. Im Zusammenhang mit der Investition entstehen jährlich 481'000 Franken Investitionsfolgekosten. Mit dem FCW als Bauherr hätte es den Vorteil, dass nicht mehr die Stadt die Verhandlungen mit der Swiss Football League, die weitgehend die Auflagen macht, führen muss. Der FCW könnte mit dem übergeordneten Fussballclub streiten, zum Beispiel ob die Beleuchtung für die Fernsehübertragungen verbessert werden muss oder nicht. 3. Auflagen der Swiss Football League: Die GLP/PP-Fraktion betrachtet diese Auflage teilweise als störend, weil sie formell fast einen gesetzgeberischen Charakter haben. Es kann nicht sein, dass die Fernsehzuschauer, die gerne weniger Schatten in den Gesichtern hätten, via Fernsehanstalten und Sponsoren sozusagen auf die Steuerzahler zugreifen und bestimmen können, dass eine bestimmte Art von Beleuchtung montiert werden muss. Es kann auch nicht sein, dass die Swiss Football League immer mehr überdachte Flächen verlangt, obwohl die Outdoor Kleidung ständig verbessert wird. Die GLP/PP-Fraktion will die Kritik an den Auflagen der Swiss Football League nicht zum Stolperstein für den Ausbausritt machen, sondern mit einem separaten Vorstoss verfolgen. Zusammenfassend: Die GLP/PP-Fraktion stimmt den Anträgen des Stadtrates zu, auch dem Änderungsantrag der SVP, damit die Zusage des FCW verbindlicher wird.

**W. Langhard (SVP):** Das Vorgehen des Stadtrates, die ca. 40 Millionen, die für das Stadion ausgegeben werden sollen, in Tranchen vorzulegen, ist nicht klug. Die SVP hätte eine Volksabstimmung über den Gesamtkredit erwartet und zwar bereits zu Beginn des Projekts, wie das beim Masterplan Bahnhof der Fall war. Es ist nicht in Ordnung, dass erst in der vierten Etappe eine Volksabstimmung vorgesehen ist, weil diese vorgeschrieben ist. Das ist fast schon ein Schildbürgerstreich. Es erstaunt, dass die Grünliberalen so viel Kritik am Ausbau des Stadions üben und trotzdem dem Kredit zustimmen. Das kann W. Langhard nicht ganz verstehen. Es ist aber gut, dass diese Kritik vorgebracht wurde. Die SVP kann das Vorgehen des Stadtrates nicht gut heissen und ist deshalb skeptisch in Bezug auf den Ausbau des Stadions. Niemand ist gegen den Sport, aber das Vorgehen kann die Fraktion nicht gutheissen. W. Langhard hofft, dass das in Zukunft nicht Schule macht und der Stadtrat grössere Projekte nicht mehr in Tranchen ohne Volksabstimmung realisieren will.

**D. Berger (Grüne/AL):** Das ist ein schwieriges Geschäft. D. Berger ist FCW Fan. Er besucht aus geschäftlichen Gründen nicht mehr so oft die Spiele, aber wenn, dann steht er in der Kurve. Er braucht keine Stühle und kein Dach und er will auch keine Stühle und kein Dach. Er braucht einen ebenen Boden, einen Zapfahn, einen Grill und Licht im WC Bereich wäre schön. Es gibt aber die Auflagen der Swiss Football League und auch andere Stadien haben ein Dach. Die ersten Massnahmen sind inzwischen umgesetzt und für eine weitere Perspektive ist der Umbau leider nötig. Bereits anlässlich der dringlichen Interpellation, die E. Wettstein im Jahr 2008 eingereicht hat, hat D. Berger erklärt, dass die Auflagen der Swiss

Football League zum Teil absurd sind. Um in der Nationalliga A zu spielen, braucht es ein Stadion für 10'000 Zuschauer, das zur Hälfte leer bleibt, wenn ein Verein absteigt und in dem keine Stimmung mehr aufkommt. Ab 2015/2016 braucht es eine Bodenheizung, damit auch gespielt werden kann, wenn es Schnee hat. Die bereits angesprochene Lichtstärke ist ebenfalls vorgeschrieben. Die Kameras werden immer besser, trotzdem braucht es mehr Licht. Es handelt sich immer wieder um neue Auflagen. Es ist Wahnsinn, dass der Standard immer höher gesetzt wird in einem Bereich, in dem kein Gewinn erwirtschaftet werden kann. Die Sportvereine sind defizitär. Einige mafiöse Strukturen und wenige Grossvereine verdienen Geld. Es gibt nur zwei Wege, entweder die Kommunen bezahlen mehr oder der Sport muss noch weiter kommerzialisieren, das wäre wiederum im Sinne von mafiösen Vereinigungen, die am Kopf des Ganzen stehen. Hinzu kommt die Finanzlage der Stadt. Trotzdem bringt D. Berger es nicht übers Herz, nein zu stimmen. Die Folgen für den FCW wären ziemlich massiv und würden die Vereine schwer treffen. Ein Jahr auswärts zu spielen, wäre sehr schädlich für das gewachsene Biotop auf der Schützenwiese. Das ist etwas Einmaliges und es ist das einzige Fussballstadion im Kanton Zürich. Durch das grosse Engagement von vielen kreativen Leuten konnte etwas Spezielles entstehen. Denen einen Knüppel in die Beine zu werfen für kurzfristige Einsparungen ist schwierig. Kurz gesagt, rational handelt es sich um ein ärgerliches Geschäft, weil eine überdachte Tribüne ausreichen würde. Das Stadion ist gut wie es ist. Andererseits gibt es Vorgaben, die einer Pistole am Kopf entsprechen. Damit man den FCW nicht erschiesst, muss der Gemeinderat wohl ja sagen.

**M. Wäckerlin (GLP/PP)** dankt den Vorrednern für ihre Voten. Ganz besonders für die Voten von D. Berger und W. Langhard. M. Wäckerlin stimmt dem voll zu. Es wäre richtig gewesen, wenn das Volk hätte entscheiden können. Jetzt kann der Gemeinderat den Finger in die Luft halten und versuchen zu erraten, was das Volk gemacht hätte. M. Wäckerlin versucht das zu spüren und nimmt an, dass ein Ja richtig ist und wird sich der Fraktion anschliessen. Das Stadion scheint in Winterthur akzeptiert und erwünscht zu sein. Kritische Anmerkung: Die 6,91 Millionen sind keine gebundenen Kosten, sondern hätten einer Weisung bedurft. Auch wenn das Stadion vor Urzeiten einst vom Volk bewilligt wurde, sind dennoch Totalsanierungen Jahrzehnte später nicht automatisch gebundene Ausgaben. Es gibt auch kein Gesetz, das der Stadt vorschreibt, ein Stadium zu betreiben. Die Definition von Gebundenheit ist nicht, dass etwas erhalten wird, sondern dass eine Ausgabe zwingend sofort notwendig ist und es keinen Handlungsspielraum gibt. Das ist hier ganz klar nicht der Fall. Grundsätzlich sollte sich die Stadt überlegen, welche Sportanlagen aus welchen Gründen, Aufgabe der Stadt sein sollten. Keinesfalls ist es akzeptabel, dass die Stadt sich verpflichtet fühlt, Auflagen eines privaten Vereins, der «Swiss Football League», zu erfüllen. M. Wäckerlin wird sich der Fraktion anschliessen.

**F. Albanese (CVP):** Die CVP-Fraktion unterstützt das vorliegende Geschäft mit Enthusiasmus. Spätestens mit dem Votum von F. Albanese sollte allen bewusst sein, dass die CVP mehr als 100 % hinter diesem Projekt steht. Architektonisch ist das Projekt solide und finanziell bescheiden. Ausserdem ist es modular einsetzbar. Kurzum es passt hervorragend zu Winterthur und zum FCW. Es steht ausser Frage, dass das Projekt schnell umgesetzt werden muss. Diese Chance muss die Stadt unverzüglich am Schopf packen. Es ist aber doch auch etwas konsternierend, feststellen zu müssen, mit welcher List die Gegner des Sportes und des Breitensportes das Projekt, das so vielen Menschen Jung und Alt zugutekommt, verhindern wollen. Ebenso befremdlich sind die Versuche, eine Sportart gegen die andere auszuspielen. F. Albanese war bisher der Überzeugung, dass die Sportler für ein sportliches Projekt wie ein Mann zusammenstehen und es mit vereinten Kräften unterstützen. F. Albanese appelliert an alle verantwortungsvollen und der körperlichen Ertüchtigung positiven Kräfte im Gemeinderat, diesem ausgezeichneten Projekt zum Durchbruch zu verhelfen und alle weiteren Anträge, die neu in den Raum gestellt worden sind, abzulehnen. Diese würden eine gute Vorlage des Stadtrats unnötig gefährden und zerpfücken.

**A. Steiner (GLP/PP):** Es wurde mehrmals gesagt, dass die Auflagen der Swiss Football League stossend sind. Diese Meinung teilen die Grünliberalen dezidiert. Winterthur ist sicher

nicht die einzige Stadt, die damit Mühe hat. Es sind erpresserische Geschichten, die laufen. Die Städte haben bis jetzt noch nicht den Mut gehabt, sich zusammenzutun. Wenn man versucht hat gemeinsame Abmachungen zu treffen, ist eine Stadt wieder ausgeschert und man musste von vorne beginnen. Im Rahmen des Stadionprojekts hat die Stadt versucht sich gemeinsam mit anderen Städten gegen die Vorgaben zu wehren. Leider ist das nicht gelungen, weil einzelne Städte abgesprungen sind. Die Kommunen müssen unbedingt Gegensteuer geben. Die Bedingungen müssen neu definiert werden. D. Berger hat einige Vorgaben aufgezählt. Wenn die Stadt auch noch Rasenheizungen finanzieren muss, ist das definitiv zu viel. Die Städte haben bereits begonnen sich zu wehren. Der Städteverband muss gesamthaft eine Auslegeordnung machen und definieren welche Ausgaben durch die öffentliche Hand vertretbar sind. Beim vorliegenden Projekt ist zu berücksichtigen, dass der FCW ein Ausbildungsverein ist. Unglaublich viele Jugendliche spielen im Verein, der sehr engagiert ist. Es wäre falsch, wenn dieser Verein bestraft würde, auch wenn die Kritik berechtigt ist. A. Steiner hat ein Postulat verfasst. Leider konnte es in den Fraktionen noch nicht diskutiert werden. Deshalb will A. Steiner das Postulat am 5. Mai einreichen. Sie hofft, dass möglichst viele Fraktionen das Postulat unterstützen. Es ist wichtig, dass die Anforderungen der Swiss Football League im Städteverband thematisiert werden und dass sich die Städte zusammentun und klar kundtun, was geht und was definitiv zu viel ist.

**Ch. Magnusson (FDP)** stellt fest, dass Thema Sport die Ratsmitglieder fast so bewegt wie das Thema Verkehr. Alle wollen etwas dazu sagen. Im Unterschied zum Verkehr sind beim Sport alle ein wenig dafür. Das ist schön. Inhaltlich wurde alles bereits gesagt. Die FDP ist mit grossem Enthusiasmus für das Projekt. Es ist eine gute Sache. Persönlich war Ch. Magnusson mit der Zuteilung des Geschäfts an die Sachkommission Bau und Betriebe (BBK) nicht einverstanden. Es ist kein Baugeschäft im eigentlichen Sinn und würde zur Sachkommission Bildung, Sport und Kultur (BSKK), also zur Sportkommission gehören. Das als kleine Kritik an die Ratsleitung. Man merkt es den Voten an. Es wird nicht über einen Bau diskutiert, sondern über den politischen Willen, den Sport finanziell zu unterstützen. Soll die Stadt die Rahmenbedingungen für den Sport schaffen oder nicht? Das ist ein Thema, das in die BSKK gehört. Die FDP ist ganz eindeutig der Meinung, dass die Stadt den Sport unterstützen soll. Der FC Winterthur soll in seiner intensiven Jugend- und Breitenarbeit im Sinne einer integrativen Arbeit unterstützt werden, wie das K. Bopp fast romantisch ausgeführt hat. Ch. Magnusson hat dabei daran gedacht, dass man vom SVP Buurezmorge direkt ins Stadion gehen könnte. Von daher ist es schade, dass die SVP die Leute im Regen stehen lassen will. Die FDP ist für die Vorlage und bittet den Gemeinderat, die Anträge zu unterstützen inklusive Zusatzantrag der EVP.

**E. Wettstein (SP):** Das einzige richtige Fussballstadion im Kanton Zürich soll ausgebaut werden. Das ist die Schützi, die in den 50er Jahren gebaut wurde. Es ist nicht so, dass das Stadion Super League tauglich wäre. Der FCW hat mit diesem Stadion keine Chancen. Es braucht ein Dach auf der Gegentribüne. Auch wenn die einen etwas anderes behaupten. Der FC Winterthur ist nicht nur ein Ausbildungsverein, nein, der FC Winterthur hat auch eine Spitzenmannschaft. Der Aufstieg ist irgendwann möglich. Aber nur dann, wenn das Stadion ausgebaut wird. E. Wettstein dankt den Ratsmitgliedern für die Zustimmung zum Projekt.

**K. Bopp (SP):** Die SP unterstützt den Änderungsantrag der EVP nicht. Er ist nicht nötig. Die Mietzinsreduktion, die der FC Winterthur erhält, wenn er weitere 250'000 Franken zusammen bringt, ist Motivation genug.

**Stadtrat St. Fritschi** dankt für die mehrheitlich wohlwollenden Voten zu diesem wichtigen Geschäft für den Fussballclub Winterthur und für die Stadt Winterthur, nämlich die Erweiterung der Gegentribüne. Der Stadtrat hat sich mit dieser Vorlage zu einem Fussballclub in Winterthur bekannt, der in der Challenge League spielen kann und die Option hat später auch in der Super League zu spielen. Wenn die nächste Generation bereit ist, mehr zu investieren, besteht die Möglichkeit das Stadion zu erweitern. Das vorliegende Projekt ist wirklich vorbildlich. Das haben die Fachpresse und viele Fachleute festgestellt und die Stadt

dafür gelobt. Das Projekt kann etappiert werden. Etappierbare Projekte haben es an sich, dass nicht der ganze Betrag auf einmal beantragt werden muss. Das ist der Vorteil dieses Vorgehens. Das stört einen Teil der Ratsmitglieder. Einige sagen, das ist ein Schuldbürgerstreich oder es ist dumm. Das kann Stadtrat St. Fritschi so stehen lassen. Ein Projekt, das in Etappen realisiert werden kann, hat Vorteile. Nur die Etappe muss bewilligt werden, die wirklich realisiert wird. Stadtrat St. Fritschi wagt keine Prognose. Das Resultat wäre ungewiss, wenn der Stadtrat einen Kredit von 40 Millionen dem Parlament und dem Volk vorgelegt hätte. Ein Debakel wäre wahrscheinlich. Das wäre nicht zu verantworten. Seit 2 Jahren kommuniziert der Stadtrat, welche Schritte geplant sind. Er hat den Gemeinderat über die jeweilige Etappe informiert. Stadtrat St. Fritschi hat mit Erstaunen festgestellt, dass vor zwei Wochen zum ersten Mal dieses Vorgehen kritisiert wurde, obwohl der Stadtrat seit Jahren darüber informiert. Einzelne Ratsmitglieder erwarten, dass der Stadtrat ausgerechnet das Stadion Schützenwiese freiwillig vor das Volk bringt, obwohl das nicht nötig ist. Das hält Stadtrat St. Fritschi für nicht ganz ehrlich. Diese Freiwilligkeit wurde bei anderen Projekten nicht gefordert. Der Gemeinderat könnte allenfalls fordern, dass das Limit allgemein tiefer angesetzt und mehr Projekte dem Volk vorgelegt werden oder er könnte erklären, dass das Stadion Schützenwiese nicht so viel wert ist und den Ausbau ablehnen. Das wäre ehrlicher. Es ist nicht richtig, dass man den Mut nicht hat in dieser Hinsicht einen Entschluss zu fassen. Schliesslich ist das Parlament für diese Aufgabe gewählt. Der Gemeinderat hat innerhalb des bestehenden Limits eine Entscheidung zu fällen. Wenn er damit nicht einverstanden ist, gibt es noch andere demokratische Mittel, die eingesetzt werden können – zum Beispiel das Referendum. St. Fritschi hofft, dass das in diesem Fall nicht zur Anwendung kommt. Die Möglichkeit besteht aber, wenn man das Volk mitbestimmen lassen will. Es handelt sich um ein sehr gutes Projekt. St. Fritschi ist stolz, dass die Stadt einen Spatz in der Hand hat und keine Taube auf dem Dach. Es ist möglich das Projekt zu realisieren, trotz der finanziellen Situation. Dank der grosszügigen Unterstützung des FC Winterthur sind die Ausgaben für die Stadt Winterthur tragbar. Es ist nicht selbstverständlich, dass ein privater Club 1 Million zusichert. 750'000 Franken sind bereits schriftlich zugesichert und 250'000 Franken sind versprochen. St. Fritschi vergleicht die Situation mit Wil. Der FC Will kann die Miete für das neue Stadion nicht mehr bezahlen. Die Stadt muss jetzt einspringen. Der Fussballclub Winterthur handelt vorbildlich und trägt dazu bei, dass das Projekt realisiert werden kann. R. Keller ist sicher, dass die Fans kein Dach wollen. Stadtrat St. Fritschi klar, dass einzelne Fans, auch wenn es regnet, keine nassen Haare bekommen. Er fragt sich, warum der FC Winterthur bereit ist eine Million zu sammeln. Die Million trägt der FCW nur dann zum Ausbau bei, wenn ein Dach gebaut wird. Es ist aber keine Bedingung um in der Challenge League zu spielen. Aber es braucht eine gedeckte Tribüne. Deshalb haben mehrere Vorredner erklärt, wenn die Haupttribüne saniert werden muss, fehlt dieses eine Dach, das notwendig ist. Dann würde der FCW keine Lizenz mehr erhalten, um in der Challenge League zu spielen. Wenn sich der FCW in ein anderes Stadion einmieten müsste, wäre das ein teurer Spass. Die Mieten sind sehr hoch. Die Rede ist von einer halben bis einer ganzen Million pro Saison. Die Auswirkungen für die Stadt Winterthur und die Fankultur des FCW kann man sich vorstellen. Viel weniger Fans würden die Fussballspiele besuchen, das würde sich auch auf die Stimmung auswirken. Es wäre seltsam, wenn die Heimspiele des FCW in St. Gallen, Wil oder in Schaffhausen ausgetragen werden müssten. Stadtrat St. Fritschi bittet die Ratsmitglieder zu anerkennen, dass dieses Dach eine gute Sache ist. Damit kann man dem FCW eine Perspektive geben. Er kann weiterhin in der Challenge League spielen und weiterhin wichtige Jugendarbeit leisten. A. Steiner hat kritisiert, dass die ständig strenger werdenden Auflagen der Swiss Football League fast erpresserischen Charakter haben. Es stimmt, dass inzwischen sehr viele Auflagen gemacht werden. Diese Entwicklung beschränkt sich nicht auf den Fussball. Das ist leider auch im Handball, im Tischtennis und in vielen anderen Sportarten der Fall. Die Auflagen nehmen von Jahr zu Jahr zu. Das ist für die Stadt, die ein Teil der Infrastruktur bereitstellt, eine grosse Hürde und ein grosses Problem. Im Handball konnten bis vor wenigen Jahren die regionalen Meisterschaften in der Turnhalle des Schulhauses Mattenbach durchgeführt werden. Diese Halle ist gemäss den neuen Normen und Richtlinien des Schweizer Handballverbandes zu klein. Man muss in eine Dreifachturnhalle wechseln. Im Tischtennis ist neuestens die Be-

leuchtung zu schlecht, um ein Turnier durchzuführen. Viele Verbände stellen neue Forderungen, nicht nur der Fussballverband. Die Professionalisierung im Sport bringt mit sich, dass immer strengere Vorgaben gemacht werden. Auch der Stadtrat kämpft gegen zu hohe Forderungen – zum Beispiel gegen die Rasenheizung.

Eine Ablehnung des Kredits hätte grosse Auswirkungen auf die ungebundenen Kosten. Zum einen kann damit nicht viel Geld gespart werden. Die Kosten für die Planung der Änderungen müssen eingerechnet werden. Der Schallschutz wird ebenfalls zusätzliche Kosten verursachen. Zudem wird der Sportfond weniger bezahlen und der FCW wird die Million nicht beisteuern. Letztendlich wird die Stadt 700'000 Franken bis eine Million einsparen. Das wird aufgehoben durch die Mehrkosten, wenn der FCW für eine Saison die Heimspiele in einem anderen Stadion austragen muss. Es wäre deshalb ein Schildbürgerstreich, wenn man jetzt dem ungebundenen Teil des Kredits von 2,7 Millionen nicht zustimmen würde. Der FCW hätte mit diesem Projekt ein Dach. St. Fritschi prognostiziert, dass keine Sportvorlage in Winterthur eine Chance auf eine Realisierung haben wird, wenn dieser Kredit abgelehnt wird. Das hätte ein klares Verdikt aus dem Parlament zur Folge. Mit einem Nein würde der Gemeinderat ein Projekt abschmettern, das breit abgestützt ist und während mehrerer Jahre entwickelt und geplant wurde. Das hätte auch für viele andere Sportvorlagen Konsequenzen. Das will Stadtrat St. Fritschi nicht für die Stadt und die Sportszene in Winterthur verantworten. Es bleibt nur noch zu hoffen, dass der Gemeinderat für den FCW und die Stadt Winterthur die Gegentribüne genehmigt. Er hofft, dass der FC Winterthur heute Abend zwei Siege feiern kann – im Parlament und beim Derby in Schaffhausen.

**W. Langhard (SVP)** ist enttäuscht. Der Stadtrat hat bestätigt, dass es ein Schildbürgerstreich ist und dass das Gesamtprojekt vom Volk abgelehnt würde. Das enttäuscht W. Langhard. Viele andere Sportarten haben ebenfalls Geld beigesteuert, zum Beispiel der Reitverein, der von der Stadt lediglich 300'000 Franken an die Reithalle erhalten hat, obwohl das Projekt viel teurer war. Der grösste Teil wurde von Sponsoren und über Spenden generiert. Die SVP hat bereits sehr früh erklärt, dass sie mit der Etappierung nicht einverstanden ist. Auch heute Abend steht die SVP dazu, sie ist für den Sport. Sie befürwortet auch eine Sporthalle. Die SVP will auch den Fussball unterstützen, sie hat dem Bau eines Kunstrasens zugestimmt. Aber dieses Vorgehen des Stadtrates kann die SVP nicht unterstützen, auch wenn der Fussball darunter leiden muss. Das Vorgehen ist nicht in Ordnung.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier:** Bezieht sich der Ablehnungsantrag der SVP auf den Antrag 1 oder auf die ganze Weisung?

**R. Keller (SVP):** Der Ablehnungsantrag bezieht sich nur auf das Tribünendach.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier** lässt über den Ablehnungsantrag zum Antrag 1 abstimmen: Die Überdachung der Gegentribüne und damit die Kosten von 1,96 Millionen werden abgelehnt.

**Der Rat** stimmt dem Antrag des Stadtrates mit eindeutiger Mehrheit zu. Damit ist Antrag 1, der Kredit für die Überdachung der neuen Gegentribüne in der Höhe von 1,96 Millionen genehmigt.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier** lässt über den Änderungsantrag der EVP abstimmen: Von den gebundenen Kosten in der Höhe von 6,91 Millionen und vom zugesicherten Beitrag von 0,75 Millionen, sowie der Zusage zur Erbringung weiterer 0,25 Millionen (aus Sponsorengeldern) des FC Winterthur für den geplanten Ersatzneubau der Gegentribüne im Stadion Schützenwiese wird Kenntnis genommen.

**Der Rat** lehnt dem Antrag der EVP mit 33 zu 22 Stimmen ab.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier** lässt über die Weisung 2014/005 abstimmen.

**Der Rat** stimmt der Weisung zu.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier** wünscht dem FC Winterthur heute Abend ein gutes Spiel und drückt ihm die Daumen.

Die Ratspräsidentin möchte bleibt machen Traktandum 9, Beantwortung der Interpellation 2013/016 von der Traktandenliste zu streichen, weil D. Schraft als Alleininterpellantin heute nicht anwesend ist.

## 8. Traktandum

### **GGR-Nr. 2012/025: Antrag und Bericht zur Einzelinitiative R. Peter betr. Lärmschutz entlang der A1-Umfahrung um Winterthur**

---

**L. Banholzer (EVP):** Die Einzelinitiative 2012/025, Lärmschutz entlang der A1-Umfahrung um Winterthur hat bezweckt, dass der Stadtrat einen Rahmenkredit zur Verbesserung des Lärmschutzes für das Wohn- und Naherholungsgebiet entlang der Umfahrung vorlegt. Im Rahmen des laufenden Erhaltungsprojekts des ASTRA soll mit dem Bund und allenfalls mit dem Kanton zusammengearbeitet werden. Die Motion wurde in einem ersten Schritt mit 54 Stimmen vom Gemeinderat unterstützt. Sie wurde zusammen mit einer Petition mit 1'000 Unterschriften eingereicht. Der Stadtrat hat gemeinsam mit externen Experten, die Untersuchungen und Abklärungen durchgeführt, einen umfangreichen Bericht verfasst und vorgestellt. Das ASTRA hat im Abschnitt Effretikon/Ohringen ein sogenanntes Erhaltungsprojekt vorgesehen. Das bedeutet, dass gewisse Kunstbauten saniert werden. Die Brücke im Nägelsee, die über die Töss führt, soll zum Beispiel saniert werden. Im Rahmen des Erhaltungsprojekts soll zudem ein neuer Belag eingebaut werden. Die Umfahrung gilt aber lärm-schutztechnisch als erstsaniert, sodass voraussichtlich im Rahmen dieses Erhaltungsprojekts am bestehenden Lärmschutz vom ASTRA nichts geändert wird.

Geprüft wurde der Lärmschutz an der Quelle. Das betrifft einerseits den Einbau eines Flüsterbelags, den das ASTRA standardmässig realisiert. Dieser bringt, zumindest zu Beginn, eine deutliche Reduktion um 3 Dezibel. Andererseits kann eine Temporeduktion auf Tempo 80 den Lärmschutz deutlich verbessern. Die Wirkung von Lärmschutzwänden wurde ebenfalls untersucht. Man hat festgestellt, dass diese sehr hoch sein müssten, um wirksamer zu sein als heute. Die Kosten wären hoch und das Kosten/Nutzen-Verhältnis wird als nicht ausreichend beurteilt. Die Naherholungsgebiete werden von der Lärmschutzverordnung nicht geschützt. Ebnet und Brühlberg können aus topographischen Gründen nicht wirkungsvoll geschützt werden. Man hat auch Einhausungen und Überdeckungen untersucht. Eine Überdeckung wäre in Wülflingen sehr wirksam, aber auch sehr teuer. Für das ASTRA wäre ein solches Projekt frühestens bei einem Ausbau der A1 auf 6 Spuren ein Thema, also in 15 bis 20 Jahren. Fazit der Untersuchungen: Die Massnahmen an der Quelle sind am günstigsten und am wirksamsten, das heisst eine Belagserneuerung und Tempo 80 auf der Umfahrung. Diese beiden Massnahmen sind auch für die Aussenräume wirksam, die durch die Lärmschutzverordnung nicht geschützt sind. Lärmschutzwände müssten sehr hoch sein und schneiden städtebaulich und kostenmässig schlecht ab. Die Aussenräume sind aufgrund der topographischen Gegebenheiten im ganzen Abschnitt Schlosstal schlecht zu schützen. Überdeckungen sind zwar nützlich und wirksam, aber kostenintensiv. Der Stadt fehlen die Mittel, um mit eigenen Massnahmen eine grosse Wirkung zu erzielen. Der Stadtrat schlägt vor, einen Forderungskatalog ans ASTRA zu stellen, der, bis auf die Forderung nach Tempo 80, auch vom Kanton unterstützt wird. Dieser Forderungskatalog ist in der Weisung aufgeführt. Vom ASTRA werden längerfristige und verbindliche Planungs- und Terminangaben gefordert. Die Stadt soll aktiver einbezogen werden. Die Kommunikation seitens des ASTRA gegenüber den Behörden und der betroffenen Bevölkerung soll verbessert werden. Zudem soll transparenter und nachvollziehbarer nachgewiesen werden, dass der Lärmschutz der Erstsanierung entspricht. Im Weiteren hat der Stadtrat einen Forderungskatalog bezüglich Inhalt erstellt. L. Banholzer will nicht den ganzen Katalog verlesen. Wichtig ist das Lastwagenüberholverbot, das eine kurzfristige Massnahme sein könnte. Mittelfristig ist ein Flüster-

belag vorgesehen und langfristig ist der Ausbau auf 6 Spuren geplant und erst dann kann mit einer Neu Beurteilung des Lärmschutzes gerechnet werden. Eine Überdachung des Abschnittes bei Wülflingen ist vor dieser Frist nicht realistisch.

Der Gemeinderat hat die Einzelinitiative vorläufig unterstützt und an den Stadtrat überwiesen. Der Stadtrat stellt fest, dass ein Rahmenkredit für die Verbesserung des Lärmschutzes für Wohngebäude und Naherholungsgebiet einen mehrstelligen Millionenbetrag umfassen würde. Aus heutiger Sicht ist das, vor allem aus finanziellen Gründen, nicht realistisch. Die Anträge des Stadtrates finden sich in der Weisung. Er beantragt: 1. Der Bericht wird zustimmend zur Kenntnis genommen. 2. Der Stadtrat wird beauftragt, beim ASTRA die verschiedenen Forderungen einzubringen und mit Nachdruck einzufordern. 3. Die Einzelinitiative soll als erledigt abgeschrieben werden.

**D. Schneider (FDP):** Lärmschutz entlang der A1 ist ein Thema, das viele Personen in Winterthur, von Töss bis Oberwinterthur, beschäftigt. Im Rahmen der Einzelinitiative ist das Thema zurecht auf die politische Bühne gebracht worden. Damit das Thema in Zukunft nicht versandet, stellt die FDP-Fraktion einen Ergänzungsantrag. Umgekehrt ist die FDP mit dem Hauptantrag des Stadtrates, nämlich mit der Ablehnung der Einzelinitiative, einverstanden. Seit der Einreichung dieser Initiative hat sich die finanzielle Situation der Stadt verändert. Es ist nicht möglich mit einem Rahmenkredit der Stadt diese Lärmschutzverbesserungen zu erreichen. Auf den Rückweisungsantrag, den die FDP in der Kommission gestellt hat, will die Fraktion angesichts der Mehrheitsverhältnisse verzichten. Der Lärmschutz hätte mit punktuellen Massnahmen an den neuralgischen Punkten verbessert werden können. Eine abgespeckte Version wäre möglich gewesen. Es bleibt der eingangs erwähnte Ergänzungsantrag. Ziffer 3: „Der Stadtrat legt dem Gemeinderat alle drei Jahre, erstmals im Jahr 2017, einen Bericht zur Kenntnisnahme vor, in dem er die Lärmbelastung durch die A1 darstellt und aufzeigt, welche Massnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte notwendig wären und welche Anstrengungen er unternommen hat, um zusammen mit Bund und Kanton eine Verbesserung der Situation zu erreichen.“ Ziffer 3 des Antrags des Stadtrates (Ablehnung der Initiative) wird zu Ziffer 4. Ernsthafte Gespräche mit dem Bund und dem Kanton sind erst unter dem Druck durch die vorläufige Unterstützung dieser Einzelinitiative zustande gekommen. Insbesondere ist der Kontakt mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) insgesamt eher lau und unverbindlich geblieben. Mit dem Ergänzungsantrag kann mit wenig Aufwand sichergestellt werden, dass der Stadtrat in der Pflicht ist, den Gemeinderat in regelmässigen Abständen zu informieren. F. Helg wird sich zur Einzelinitiative noch äussern.

**F. Landolt (SP):** Die SP nimmt den Bericht im zustimmenden Sinn zur Kenntnis. Die Fraktion ist mit allen Anträgen des Stadtrates einverstanden. F. Landolt wird noch begründen, warum die SP mit dem Zusatzantrag nicht einverstanden ist. Der Bericht zur Einzelinitiative wurde sorgfältig erarbeitet, er ist breit gefächert und gut begründet. Somit bildet er eine gute Entscheidungsgrundlage. Das Anliegen ist verständlich – der Lärm stört. Das Anliegen steht aber aus folgenden Gründen im Widerspruch zu den allgemeinen Rahmenbedingungen: Es handelt sich um ein lokales Anliegen. Die A1 untersteht aber der Bundesgesetzgebung und liegt in der Zuständigkeit des ASTRA. Für die Lärmschutzmassnahmen ist allein das ASTRA zuständig. In der Lärmschutzverordnung sind die Grenzwerte festgelegt. Wenn der Grenzwert nicht überschritten wird, unternimmt das ASTRA nichts. Wenn in Winterthur Massnahmen ergriffen würden, müsste das ASTRA an anderen Orten nachziehen. Die Lärmschutzverordnung wird umgesetzt, damit hat es sich. Zudem wären die Schutzmassnahmen sehr teuer und würden die finanziellen Möglichkeiten von Winterthur bei weitem übersteigen. Um eine Wirkung zu erzielen, wäre der Einsatz von hohen Millionenbeträgen notwendig und auch dann ist die Lärmreduktion bescheiden. Abgesehen davon sind Lärmschutzwände auch aus anderen Gründen problematisch. Sie stören den öffentlichen Raum und sind keine erfreuliche Sache. Diese Widersprüche führen dazu, dass dem verständlichen Anliegen nur schwer entsprochen werden kann. Es wird nichts heraus schauen. Das ist die Einschätzung der SP. Die Stadt ist damit auf verlorenem Posten, deshalb lohnt es sich kaum darum zu kämpfen.

Es gibt eine Massnahme, die etwas bringen und kein Geld kosten würde. Man müsste lediglich einige Tafeln neu installieren. Damit könnte der Lärm um 3 Dezibel reduziert werden, das viel im Lärmschutz. Das wäre die Absenkung des Tempos auf 80 km/h im ganzen Abschnitt. Aber dazu ist das ASTRA nicht bereit. Die Stadt kann auf Bundesebene relativ wenig erreichen. Das Thema wird aber nicht von der Traktandenliste verschwinden. Deshalb ist der Antrag der FDP nicht notwendig. Der Lärmschutz bewegt die Einwohnerinnen und Einwohner von Winterthur und wird immer wieder thematisiert werden. Deshalb braucht es keinen Mechanismus, der eine Berichterstattung garantiert. Damit hätte die Verwaltung wieder mehr Arbeit. Das würde Kosten verursachen und es würde kaum etwas herauskommen. Dass es zu laut ist, das ist bekannt. Wenn die Strassen ausgebaut werden, wird sich der Lärmpegel erhöhen. Einzig eine Reduktion der Anzahl Fahrzeuge würde dauerhaft gegen den Lärm nützen. Die politischen Rahmenbedingungen werden im Rahmen des Richtplans im Kanton diskutiert. Das Resultat entspricht leider nicht immer den Vorstellungen der SP. Obwohl die SP das Anliegen wichtig findet, lehnt sie den Antrag der FDP ab.

**W. Langhard (SVP):** Die SVP dankt dem Stadtrat für diesen Bericht und unterstützt die drei Anträge des Stadtrates. Die Fraktion unterstützt den Antrag der FDP nicht, weil es ein Beschäftigungsprogramm für die Verwaltung wäre, wenn sie alle drei Jahre einen Bericht zur Kenntnisnahme vorlegen müsste. Das bringt den Einwohnerinnen und Einwohnern von Töss und Wülflingen zu wenig und verursacht unnötige Kosten. Für den Lärmschutz ist damit weiterhin nichts getan. Die SVP ist sich aber bewusst, dass der Lärm an der Autobahn stetig zunimmt. Winterthur hat weitsichtig die Autobahn um die Stadt herum gebaut. Die lärmgeplagten Überbauungen wurden alle später gebaut. Alle haben gewusst, dass sie an einen Ort ziehen, der durch Lärm belastet ist. Vor allem versteht W. Langhard nicht, dass für die Überbauungen Bachmann und Brühlberg Lärmschutzmassnahmen umgesetzt werden sollen. Laut F. Helg leiden die Anwohnenden sehr akut unter der Lärmbelastung. Die Häuser wurden vor kurzem neu bezogen. Die Leute kannten die Lärmbelastung. W. Langhard sieht nicht ein, dass die Stadt einen Lärmschutz errichten soll. Die Verwaltung hat verlauten lassen, dass der Lärm an dieser Stelle noch im Rahmen ist. Die Stadt ist in Verhandlung mit dem Bundesamt für Strassen und dem kantonalen Amt für Verkehr. Es finden immer wieder Treffen statt. Das ist auch im Antrag 2 der Weisung enthalten: „Der Stadtrat wird beauftragt, beim ASTRA die kurz-, mittel- und langfristig gestellte Forderungen einzubringen und mit Nachdruck einzufordern.“ Das wird auch umgesetzt. Aber die SVP will keinen Bericht. Die SVP hofft, dass der neue Stadtrat am Ball bleibt. Wahrscheinlich wird die Autobahn auf 6 oder 8 Spuren ausgebaut. Bis dahin kann die Stadt nichts machen. Was laufend umgesetzt wird, ist der Einbau von lärmarmen Belägen. Der Gemeinderat kann den Antrag der FDP ohne weiteres ablehnen.

**A. Steiner (GLP/PP):** Die GLP/PP-Fraktion nimmt den Bericht des Stadtrates zustimmend zur Kenntnis und dankt ihm für die vertieften Abklärungen. Letztendlich ist es frustrierend. Der Lärm plagt viele Leute und muss einfach hingenommen werden. Die Stadt kann nicht viel unternehmen. A. Steiner möchte den Stadtrat ermutigen, sich zusammen mit dem Kanton beim ASTRA vehement einzusetzen und am Forderungskatalog festzuhalten. Es gäbe eine wesentlich effizientere Methode, als die von der FDP beantragte Berichterstattung, die auch finanziell effizienter wäre. Nämlich dafür zu sorgen, dass einer Temporeduktion an diversen Stellen zugestimmt wird. Damit könnte rasch eine starke Lärmreduktion an der Autobahn erreicht werden. Die GLP/PP-Fraktion lehnt den Antrag der FDP ab.

**L. Banholzer (EVP):** Die Einzelinitiative nimmt ein Thema auf, das für viele Winterthurerinnen und Winterthurer akut ist. Die Stadt wächst und damit auch die lärmgeplagte Bevölkerung entlang der Autobahn. Die EVP versteht, dass der Stadtrat nicht bereit ist, über die gesetzlichen Vorgaben hinaus zu gehen, weil die anfallenden Kosten hauptsächlich zulasten der Stadt gehen würden. Dem Stadtrat muss zugutegehalten werden, dass er sich immer wieder für Tempo 80 auf der Umfahrung stark gemacht hat, was positive Auswirkungen auf die Lärmbelastung hätte, aber bis heute kein Gehör findet. Das Thema Lärm ist akut, weil immer mehr Personen betroffen sind. Die Stadt kann aber relativ wenig dagegen unterneh-

men, deshalb muss das Thema auf der Traktandenliste bleiben. Mit dem Antrag der FDP, mit dem eine periodische, verbindliche Berichterstattung gefordert wird, kann sich die EVP einverstanden erklären. Damit kann überprüft werden, welche Forderungen aus dem Katalog der Stadt effektiv eingebracht werden konnten und welche Folgen das hat. Mit der Belagssanierung der Umfahrung, die ab 2017 geplant ist, soll die Lärmbelastung spürbar verringert werden. Der Stadtrat kann hoffentlich in drei Jahren eine positive Bilanz präsentieren und kommunizieren. Die EVP unterstützt die drei Anträge des Stadtrates und wird dem Ergänzungsantrag der FDP zustimmen.

**Ch. Griesser (Grüne/AL):** Im Bericht zur Einzelinitiative wird ausführlich erläutert, welche Massnahmen wie viel kosten und wie viel Betroffene davon profitieren würden. Es wird auf den lärmarmen Belag, Lärmschutzwände, Einhausungen, Überdachungen und auf flankierende Massnahmen eingegangen. Das Fazit des Stadtrates ist relativ einfach: Nur kombinierte Massnahmen bringen eine wahrnehmbare Verbesserung. Allerdings, das ist das grosse Problem, müssten die Kosten von der Stadt getragen werden. Damit ist das Thema leider zurzeit bereits gegessen. Das heisst nichts anderes, als dass die Grüne/AL-Fraktion grundsätzlich mit den Anträgen des Stadtrates einverstanden ist, wenn auch zähneknirschend. Für die Grüne/AL-Fraktion ist aber klar, dass in jedes Massnahmenpaket auch die Massnahme gehört, die nichts kostet, nämlich Tempo 80. Wer Autobahnen sät, muss sich nicht wundern, wenn er motorisierten Individualverkehr und damit auch Lärm erntet. Lärmschutz muss immer an der Quelle erfolgen, alles andere ist „Pflästerlipolitik“. Den Antrag der FDP lehnt die Grüne/AL-Fraktion ab. Das Resultat dieses Berichts ist bereits bekannt. Es werden in drei Jahren gleichviele oder mehr Leute unter gleichviel oder mehr Lärm der A1 leiden.

**F. Helg (FDP):** In der Politik geht manchmal eine Türe auf und wieder zu. Hier ist es so, dass die Türe für kurze Zeit aufgeht und einen Lösungsweg ermöglicht, bevor sie wieder zugeht und den Weg wieder versperrt. Das Bundesamt für Strassen hat beschlossen ein umfassendes Erhaltungsprojekt für den A1-Abschnitt von Effretikon bis Winterthur Ohringen umzusetzen, mit dem Realisierungshorizont 2017 bis 2020. Das ist der günstigste Moment, um gemeinsam mit dem Bund, allenfalls auch mit dem Kanton, eine wirklich nachhaltige Verbesserung des Lärmschutzes zu erreichen. Das ist auch der Hintergrund der Einzelinitiative, die von den Quartiervereinen in Töss und Wülflingen vor ca. 2 Jahren lanciert wurde. Mit der Ablehnung der Einzelinitiative läuft man Gefahr, dass für lange Zeit die Türen wieder geschlossen sind und für Jahrzehnte Stillstand in Sachen Lärmschutz herrscht. Realistischer Weise muss man zum heutigen Zeitpunkt einsehen, dass eine finanzielle Beteiligung der Stadt, angesichts der finanziellen Lage, nicht möglich und auch nicht mehrheitsfähig ist. Der Ergänzungsantrag ist aber in dieser Ausgangslage das Mittel, damit die Problematik zukünftig ernsthaft weiterverfolgt wird, die Anstrengungen des Stadtrates transparent bleiben und im Gemeinderat der Lärmschutz künftig ein Thema ist. Es ist anzuerkennen, dass die Einzelinitiative eine Breite Darlegung der Ist-Situation bewirkt hat. Umfassende Grundlagen zur Lärmsituation sind vorhanden. Besten Dank auch an die Vertreter der Verwaltung. Es ist anzuerkennen, dass der Stadtrat bereit ist, mit einem Forderungskatalog beim Bund vorstellig zu werden. Das ist für heute wichtig und richtig, aber für die Zukunft ist sicherzustellen, dass das Engagement bestehen bleibt und mit der periodischen Berichterstattung auf der politischen Ebene besteht der Druck weiter. Dieses Monitoring wäre nicht aufwändig. Es gibt offenbar bereits einen Bericht Verkehr, der vom Amt für Städtebau herausgegeben wird und der auch in der Interpellationsantwort zur Interpellation von D. Schraft erwähnt wird. Im diesem Bericht sind bereits Lärmwerte enthalten. Insofern müsste man im Wesentlichen den Bericht ergänzen. Ein Monitoring ist kein Klumpfuss für die Verwaltung, sondern sicher auch eine Chance vom politisch wichtigsten Gremium, dem Gemeinderat, ab und zu ein Echo einzuholen und so die nötige Rückendeckung zu erhalten für die Verhandlungen mit den Partnern beim Bund und beim Kanton. F. Landolt hat erklärt, es sei ein holziger Weg. Vielleicht muss man in der Politik einmal die Sandalen ausziehen und in Wanderschuhen politisieren. Dabei ist ein gewisses Durchhaltevermögen notwendig. Es ist sicher auch eine Aufgabe der Politik, lokale Quartierinteressen zur Sprache zu bringen. Dieser Bericht ist sicher

kein Beschäftigungsprogramm für die Verwaltung, wie W. Langhard das erklärt hat. Es handelt sich um ein wichtiges Anliegen, das zur Diskussion steht. Aus diesem Grund bittet F. Helg die Ratsmitglieder, die Tür nicht vollständig zuzuschlagen, sondern sie einen Spalt offen zu lassen. Die Einzelinitiative hat breite Unterstützung gefunden. Es stehen 1'000 Personen hinter der Petition und insgesamt 54 Gemeinderatsmitglieder haben vor 2 Jahren das Anliegen vorläufig unterstützt. F. Helg bittet die Ratsmitglieder, dem Ergänzungsantrag zuzustimmen.

**Stadträtin P. Pedernana** dankt herzlich für die gute Präsentation der stadträtlichen Antwort. Sie versichert, dass dem Stadtrat die Problematik der Lärmbelastung sehr wohl bekannt ist. Er hat auch in mehreren Medienmitteilungen darüber informiert, wie sich die Stadt beim ASTRA für einen besseren Lärmschutz einsetzt. Der Stadtrat teilt die Einschätzung des Initiativkomitees und der Petitionärinnen und Petitionäre, dass die Autobahn einen problematischen Einschnitt in den Stadtkörper darstellt und dass die Stadt durch störende Immissionen bezüglich Luftverschmutzung und Lärm belastet ist. Es wurde nicht erwähnt, dass es aussergewöhnlich ist, dass die Stadt mit dem ASTRA Gespräche über diese Themen führen kann. Normalerweise führt das ASTRA ausschliesslich mit den Kantonen entsprechende Gespräche und nicht mit den Gemeinden. Es wären tausende von Gemeinden, die ihre Anliegen vorbringen würden. Winterthur befindet sich in einer speziellen Situation. Die Stadt kann diese Gespräche führen. Diese Gelegenheit nimmt der Stadtrat wahr und zwar immer mit der Rückendeckung und nach Vorabsprache mit dem Kanton. Der Forderungskatalog ist dem ASTRA bekannt. Der Stadtrat wird ihn Ende April 2014 erneut vorbringen. Stadtpräsident M. Künzle wird für die Stadt Winterthur an den Gesprächen mit dem ASTRA teilnehmen. Der Stadtrat ist gerne bereit, Bericht zu erstatten, wenn er nach Töss eingeladen wird. Er besucht periodisch alle Stadtkreise und erstattet Bericht über seine Aktivitäten, die er zugunsten eines Stadtkreises unternommen hat. Das wird er auch in Zukunft beibehalten. Stadträtin P. Pedernana ist sehr froh, dass sich ein Nein zu diesem Bericht abzeichnet, der von der FDP verlangt wird. Es ist bekannt, dass ein solcher Bericht nichts bewirkt und nur Kosten auslöst. Die Stadt kann sich es nicht leisten, die Verwaltung damit zu beschäftigen, auch wenn das nicht mehr als einige 10'000 Franken kosten würde. Es geht nicht darum, allen ein gutes Gefühl zu geben, indem ein Aktivismus ausgelöst wird. Man muss hin stehen und erklären, dieser Lärm stört aber ein Bericht ändert nichts daran.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier** lässt über den Antrag der FDP abstimmen, den Antrag mit einer zusätzlichen Ziffer 3 zu ergänzen: „Der Stadtrat legt dem Gemeinderat alle drei Jahre, erstmals im Jahr 2017, einen Bericht zur Kenntnisnahme vor, in dem er die Lärmbelastung durch die A1 darstellt und aufzeigt, welche Massnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte notwendig wären und welche Anstrengungen er unternommen hat, um zusammen mit Bund und Kanton eine Verbesserung der Situation zu erreichen.“ Ziffer 3 des Antrags des Stadtrates (Ablehnung der Initiative) wird zu Ziffer 4.

**Der Rat** lehnt den Antrag mit deutlicher Mehrheit ab.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier:** Ein Ablehnungsantrag wurde nicht gestellt. Der Gemeinderat hat Antrag und Bericht zur Einzelinitiative, in der Form, wie sie vom Stadtrat vorgesehen ist, angenommen. Damit ist die Einzelinitiative erledigt und wird abgeschrieben.

## 10. Traktandum

**GGR-Nr. 2012/071: Antrag und Bericht zur Motion R. Diener (Grüne/AL), Ch. Baumann (SP), A. Steiner (GLP) und B. Günthard Fitze (EVP) betr. mehr freie Fahrt für den Bus in Winterthur**

---

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier:** In der Regel werden Anträge und Berichte zu Motionen in erster Linie von den Motionären besprochen. In diesem Fall wurde der Vorstoss in der

BBK behandelt, das heisst die Referentin der BBK hat als erste das Wort und wird das Geschäft vorstellen, anschliessend wird die Rednerliste für die Motionärinnen und Motionäre und danach für die weiteren Mitglieder der BBK eröffnet.

**L. Banholzer (EVP):** Im Jahr 2012 wurde eine Motion eingereicht, mit der ein Kredit und eine Umsetzungsvorlage verlangt wurden, mit dem Ziel, bis 2018 Null-Wartezeiten für den Bus an den Lichtsignalanlagen auf Stadtgebiet zu erreichen. Diese Motion wurde vom Gemeinderat überwiesen. In seiner Antwort zeigt der Stadtrat auf, dass er mit geeigneten Massnahmen den Forderungen der Motionäre folgeleisten will. Trotzdem stellt er den Antrag, die Motion nicht erheblich zu erklären. Der Grund dafür ist, dass die Motion im engen Wortsinn nicht erfüllt werden kann, namentlich die Null-Wartezeit und die Umsetzung bis 2018. Der Stadtrat hat deutlich gemacht, dass er die Motion im Sinn und Geist erfüllen will. Er hat umfassend dargelegt mit welchen Elementen er die Buspriorisierung im Winterthurer Verkehrsnetz vorantreiben will. In der Kommission wurde vorgeschlagen, einen geänderten Motionstext vorzulegen, damit die Motion erheblich erklärt werden kann. Der Gemeinderat würde damit dem Stadtrat trotzdem den Auftrag erteilen, den Strauss von Massnahmen umzusetzen. Mit diesem Vorschlag werden keine Fristen mehr gesetzt und das Ganze wird offener formuliert. Es wird zwar ebenfalls eine Kreditvorlage verlangt, diese kann eine erste Tranche von Massnahmen umfassen, die ein Dosierungs- und Steuerungskonzept für die Buspriorisierung beinhalten.

Der Stadtrat hat in seiner Antwort verschiedene Massnahmenfelder dargelegt: Im Feld Raumplanung/Siedlungsentwicklung kann mit entsprechenden Änderungen eine sehr grosse Wirkung erzielt werden. Auch die Beeinflussung des Modalsplitts hat eine sehr grosse Wirkung. Bauliche Massnahmen und die Aufteilung des Strassenraums haben eine mittlere bis grosse Wirkung und beim Verkehrsmanagement ist die Wirkung mittel. Der Stadtrat hat zudem angegeben, wie lange es dauern kann, bis die entsprechenden Massnahmen greifen. Er hat die laufenden Aktivitäten in den verschiedenen Bereichen aufgezählt. In der Weisung wird auch ein sogenannter Massnahmenkoffer vorgestellt, dieser beinhaltet konkrete Massnahmen, wie zum Beispiel Busspuren, Verkürzung der Umlaufzeiten an Knoten, Begrenzung der Verkehrsmenge durch Dosierung etc. Der Stadtrat hat aufgezeigt, welche Planungen und Projekte in Bearbeitung sind. Die Massnahmen auf der Breitestrasse wurden im Gemeinderat bereits beschlossen. Zur Umgestaltung des Knotens Schlosstalstrasse/Wieshofstrasse wurde im Gemeinderat ebenfalls ein Beschluss gefasst. Die Knotenumgestaltung Zürcherstrasse/Schlosstalstrasse und die Umsetzung des Leitbildes Stadtraum Zürcherstrasse sind in Planung. Im Weiteren sind diverse Änderungen geplant. Ein Dosierungs- und Steuerungskonzept wird bis 2014 erstellt sowie eine Planungsstudie der drei Hauptlinien. In der BBK wurde die Motion mit 5 zu 4 Stimmen angenommen. Aus diesem Grund beantragt die BBK die Erheblicherklärung der Motion mit dem geänderten Text: „Der Stadtrat wird eingeladen, zuhanden des Parlaments eine Kreditvorlage auszuarbeiten, welche eine erste Tranche notwendiger Massnahmen (z.B. Simulationsmodelle sowie Anpassung der Software für die Verkehrssteuerung, neue Lichtsignalanlagen, Reduktion der Verkehrsbeziehungen, Verlegung von Bushaltestellen vor die Kreuzung oder separate Busspuren) zur Umsetzung eines Dosierungs- und Steuerungskonzepts für die Buspriorisierung auf dem städtischen Hauptstrassennetz beinhaltet.“ Die EVP hat bereits 2011 Verbesserungen für den ÖV und Priorisierungsmassnahmen angeregt. Trotz zunehmendem Verkehr besteht ein Potential, dem Bus vermehrt freie Fahrt zu verschaffen. Das zeigt auch die Antwort des Stadtrates. Die vorgeschlagenen Massnahmen sieht die EVP als zielführend an. Der Zeitplan ist zwar ehrgeizig, aber es ist wichtig, dass die Massnahmen umgesetzt werden. Die EVP dankt dem Stadtrat für die Unterstützung der geänderten Motion und will sie, mit der vorgeschlagenen Änderung, als erheblich erklären.

**Stadträtin P. Pederngana:** Der Stadtrat kann sich diesem Antrag anschliessen.

**A. Steiner (GLP/PP):** Wenn man will, dass in Winterthur möglichst viele Leute gleichzeitig mobil sind, obwohl der Raum nicht grösser wird, ist es extrem wichtig, dass der Bus, der ein sehr effizientes Fortbewegungsmittel ist und viele Leute auf wenig Raum transportieren

kann, priorisiert wird. Das wurde mit dieser Motion angestrebt. Die GLP/PP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Antwort. Die Motion soll aber nicht abgeschrieben werden, aus diesem Grund wird der geänderte Text vorgelegt. Die GLP/PP-Fraktion will beliebt machen, diese Motion erheblich zu erklären. Der Druck soll aufrechterhalten werden, damit möglichst schnell möglichst viele Massnahmen umgesetzt werden. Eine Priorisierung ist dabei möglich. Die einfachen und günstigen Projekte können schneller umgesetzt und die teureren können in eine Planung aufgenommen werden. Das eine hängt aber mit dem anderen zusammen. Es handelt sich um eine komplexe Geschichte. In diesem Sinne ist die GLP/PP-Fraktion dafür, dass die Motion mit dem geänderten Text überwiesen wird.

**R. Diener (Grüne/AL):** Die Grüne/AL-Fraktion dankt dem Stadtrat für den ausführlichen Bericht. Die Anliegen gehen grundsätzlich aus dem Gesamtverkehrskonzept hervor und sind teilweise Bestandteil des Agglomerationsprogramms, für das die Stadt Unterstützungsgelder erhält. Der Bericht zeigt deutlich auf, dass Bedarf vorhanden ist. In der Stadt kommt es immer wieder zu Stausituationen, zu Fahrzeitverlusten für den Bus und zu instabilen Fahrplänen. Deshalb ist es wichtig, dass die Stadt einen Schritt weiterkommt. Im ersten Moment war die Grüne/AL-Fraktion enttäuscht, dass der Stadtrat in der Antwort erklärt hat, dass die Forderungen nicht umsetzbar sind und die Motion abgeschrieben werden soll. Es ist erfreulich, dass sich die BBK bereit erklärt hat, die Sache erneut zu prüfen. R. Diener bedankt sich herzlich für die Diskussion und das Engagement für eine gute Lösung. Als Zielsetzung wurde ursprünglich beantragt, dass die Massnahmen bis 2018 umgesetzt werden. Das war eine Zielsetzung und kein Auftrag. Der Stadtrat hat das als konkreten Auftrag aufgefasst. Das spielt aber an sich keine Rolle. Für die Grüne/AL-Fraktion ist es wichtig, dass mit dieser Vorlage ein konkreter Auftrag an den Stadtrat erteilt wird, der konkrete Massnahmen beinhaltet. Das Massnahmenbündel, das bereits in der Planung ist, enthält konkrete Anpassungen an den Knotenpunkten und den Lichtsignalanlagen. Vorgelagert ist das Verkehrssteuerungskonzept. Das ist eine Grundvoraussetzung für eine effiziente Umsetzung der Steuerung. Der neue Text schlägt einige Massnahmen vor, die sehr zweckmässig und zielführend sind. Dass die Zielsetzung in die Begründung verschoben und bis 2025 hinausgeschoben wird, ist verkraftbar und verschmerzbar. Im Sinne einer zuverlässigen und attraktiven Lösung für den ÖV in Winterthur möchte die Grüne/AL-Fraktion beliebt machen, dieser Erheblicherklärung zuzustimmen. Sie dankt für die Unterstützung.

**Ch. Baumann (SP):** Was lange währt, könnte endlich gut – zumindest besser – werden. Im Parlament wurde bereits mehrmals ein Bekenntnis zur Buspriorisierung abgegeben. Mit der veränderten Motion liegt eine Vorlage vor, die dem Anliegen gerecht wird. Die SP ist froh, dass der Stadtrat diese Anliegen teilt und die klaren Entscheide zum Gesamtverkehrskonzept und zur Modalsplitt-Verteilung umsetzen will. Alle wünschen sich ein leistungsfähiges Verkehrsnetz, damit die Pendler und das Gewerbe nicht im Stau stecken bleiben. Alles andere wäre sowohl ökologisch, als auch ökonomisch ein riesen Unsinn. Der Gemeinderat kann bezüglich Umsetzung nicht ganz zufrieden sein, weil der Zeithorizont hinausgeschoben wird, obwohl sich die Probleme heute stellen und heute angegangen werden müssten. Die SP dankt dem Stadtrat und der BBK, dass sie mit den Motionärinnen und Motionären in Kontakt getreten sind und eine machbare Umsetzung gesucht wurde. Es ist klar, dass mit den zusätzlichen Kürzungen, die im Departement mit dem Budget vorgenommen wurden, das Anliegen sehr ehrgeizig ist. Ch. Baumann bittet die Rastmitglieder, in der nächsten Budgetdebatte im Hinblick auf die Aufträge, die der Gemeinderat erteilt, die entsprechenden Ressourcen zu sprechen. Vom Stadtrat erwartet die SP folgende Punkte: 1. Die Verkehrsbewältigung muss prioritär angegangen werden. Die Attraktivität als Wohn- und Arbeitsstadt darf nicht gefährdet werden. 2. Die kleinen Schritte, die vielleicht lediglich eine mittelgrosse Wirkung haben, müssen vom Stadtrat gezielt angegangen werden. Die SP denkt insbesondere an die Lichtsignalsteuerung. Das muss nicht immer mit einer grossen Planung angegangen werden, man kann die Umlaufzeiten regulieren und versuchen mit einer Feinjustierung eine Optimierung der Buspriorisierung zu erreichen. Die SP erwartet, dass der Stadtrat endlich dieses Mittel an die Hand nimmt und umsetzt. Die SP unterstützt die vorliegende Motion und ist gespannt auf die erste Tranche.

**W. Langhard (SVP):** Die SVP dankt dem Stadtrat für den Bericht ist aber über den Inhalt nicht erfreut. Aus diesem Grund lehnt die Fraktion die Anträge 1 und 2 ab und will die Motion nicht erheblich erklären, sondern als erledigt abschreiben. Den abgeänderten Motionstext wird die SVP nicht akzeptieren. Er geht zu weit. Mit diesem Motionstext wird der Stadtrat aufgefordert, eine Kreditvorlage auszuarbeiten. Die Stadt hat dafür kein Geld. Auch hier wird es eine Warteliste geben. Es handelt sich um Wunschdenken der Grünen, der SP und der Grünliberalen. Es werden Massnahmen verlangt, wie die Verlegung der Bushaltestellen vor die Kreuzungen oder Haltestellen an den Strassen anstatt in Busnischen. Man fordert mehr Lichtsignale. Die SVP will keine Lichtsignale sondern Kreisel, damit der Verkehr fliesst. Die SVP befürwortet Busspuren, dort wo es Platz hat. Es ist eine gute Idee, die Busspur an der St. Gallerstrasse in die Mitte zu nehmen. Aber die anderen Verkehrsteilnehmer müssen ebenfalls Platz haben. Es ist ein Trugschluss, wenn immer wieder erklärt wird, dass niemand warten muss, wenn der Bus Platz hat. Mit diesen Massnahmen hat der Bus freie Fahrt, alle anderen Verkehrsteilnehmer müssen warten. Der Verkehr wird nach wie vor im Stau stecken bleiben und damit auch das Gewerbe. Auffallend ist, dass heute oft drei Bussen nacheinander an einem Lichtsignal oder einer Bushaltestelle anhalten und dabei den Verkehr stauen. Die Verantwortlichen von Stadtbus sind in dieser Hinsicht gefordert. Entsprechende Situationen müssen vermieden werden. Es ist so, dass die Buschauffeure sich gegenseitig an den Lichtsignalen ausbremsen. Das ist vor allem auf der Technikumstrasse und auf der St. Gallerstrasse der Fall. Nicht nur die Autofahrer werden behindert. Stadtbus ist ebenfalls gefordert, damit der Verkehrsfluss besser läuft. Die SVP wird die Anträge nicht unterstützen und die Motion nicht erheblich erklären, sondern als erledigt abschreiben.

**F. Helg (FDP):** Die FDP-Fraktion wird sowohl die Motion in der modifizierten Fassung, wie auch in der ursprünglichen Fassung, nicht erheblich erklären. Aus Sicht der FDP ist es notwendig, dass die Massnahmen für die Buspriorisierung nach und nach umgesetzt werden. Die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehr müssen ebenfalls in die Waagschale geworfen werden.

**Stadträtin P. Pedergnana** ist froh, wenn sie zuhänden des Protokolls festhalten kann, dass sich die Planungsstudien um ein Jahr verzögern werden. Das muss allen klar sein. Die Angaben im Bericht zur Motion hat der Stadtrat gemacht, als er davon ausgehen konnte, dass 4 Projektleiter in der Verkehrsplanung arbeiten. Seit dem 1. Januar 2014 arbeiten aufgrund der Budgetkürzungen nur noch 3 Projektleiter für die Verkehrsplanung. Damit wird sich die Realisierung verzögern. Der Stadtrat ist trotzdem noch der gleichen Ansicht, die er auch im Bericht vertritt. Er muss einfach das Tempo drosseln und die Realisierung wird sich verzögern. Es ist allen klar, dass der Bus priorisiert werden muss. Dabei muss man den anderen Verkehrsträgern ebenfalls gerecht werden.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier** stellt den Änderungsantrag der BBK dem Antrag des Stadtrates gegenüber. Die BBK schlägt folgenden geänderten Motionstext vor und beantragt die Erheblicherklärung: „Der Stadtrat wird eingeladen, zuhänden des Parlaments eine Kreditvorlage auszuarbeiten, welche eine erste Tranche notwendiger Massnahmen (z.B. Simulationsmodelle sowie Anpassung der Software für die Verkehrssteuerung, neue Lichtsignalanlagen, Reduktion der Verkehrsbeziehungen, Verlegung von Bushaltestellen vor die Kreuzung oder separate Busspuren) zur Umsetzung eines Dosierungs- und Steuerungskonzepts für die Buspriorisierung auf dem städtischen Hauptstrassennetz beinhaltet.“

**Der Rat** nimmt die Änderung durch die BBK an.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier** lässt über die Ablehnungsanträge zum Antrag 1 abstimmen.

**Der Rat** lehnt den Ablehnungsantrag ab und stimmt dem stadträtlichen Antrag zu.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier** lässt über den geänderten Antrag 2 abstimmen.

**Der Rat** stimmt dem Antrag zu.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier** lässt über den Antrag auf Erheblicherklärung abstimmen.

**Der Rat** stimmt der Erheblicherklärung zu.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier:** Damit ist die Motion erheblich erklärt und an den Stadtrat überwiesen.

## 11. Traktandum

### **GGR-Nr. 2013/003: Beantwortung der Interpellation M. Wäckerlin (GLP/PP) und J. Altwegg (Grüne/AL) betreffend Glockenläuten: Tradition und Ruhebedürfnis**

---

**M. Wäckerlin (GLP/PP):** Der Stadtrat formuliert es korrekt, wenn er schreibt, dass von den Anwohnenden ein kleinerer Teil dem Glockengeläut neutral oder gar begrüssend gegenüber steht, als bei der nur durch fernen Klang betroffenen Bevölkerung. Es ist wesentlich leichter, den Glockenlärm zu begrüssen, wenn man dadurch nicht am Gespräch gehindert oder mitten in der Nacht aufgeweckt wird. M. Wäckerlin hat viele Menschen kennen gelernt, die nachts nicht mehr richtig schlafen können; und in solchen Fällen ist es höchste Zeit, Traditionen in Frage zu stellen. Zwar liegt die Verantwortung bei den Kirchgemeinden. Jedoch ist es offensichtlich, dass diese die Verfahren verschleppen oder ignorieren. Daher wäre es an der Stadt, Massnahmen zu verfügen. Eine Läutordnung müsste nicht (wie die auf den 1.1.12 aufgehobene in Zürich) vorschreiben, wann geläutet wird, vielmehr könnte sie festlegen, wann nicht geläutet werden darf und wann besondere Rücksicht zu nehmen ist: Insbesondere in den Ruhe- und Erholungszeiten vom Abend bis zum Morgen und am Mittag. Eine Läutordnung könnte zum Beispiel vor 8 Uhr, über Mittag und nach 17 Uhr jegliches Läuten, und von 22-07 Uhr auch den Stundenschlag untersagen.

Mittlerweile wollen alle katholischen Kirchen von 22-06 Uhr, also entsprechend der in der APV definierten Nachtruhe, den Stundenschlag einstellen. Doch schon beschwerten sich die Anwohner, weil eben nicht um 22 Uhr Ruhe ist, sondern erst einige Minuten später, auf die letzten zehn Stundenschläge wollten die Kirchen entgegen ihrem Versprechen nicht verzichten. Ausserdem verzichten die katholischen Kirchen nicht auf das Frühgeläut. Auch um 6 Uhr sind die meisten Menschen noch im Bett, insbesondere am Wochenende. Vor 8 Uhr sollte kein Morgengeläut zulässig sein. Hier geht der Kampf der Anwohner sicher noch weiter. Hinzu kommt noch, dass sich die reformierten Kirchpflegen um eine Lösung foutieren, weil angeblich keine Klagen vorlägen, aber eigentlich, weil sie bisher alle Klagen stillschweigend ignoriert hatten. Es wäre vernünftig gewesen, der Stadtrat hätte zumindest den Verzicht auf den nächtlichen Stundenschlag stadtweit angeordnet. Denn es wird mindestens auf das hinaus laufen. M. Wäckerlin hat mindestens ein halbes Dutzend potentielle Kläger bei verschiedenen reformierten Kirchen gefunden, die bereit sind, einer nach dem anderen Klage einzureichen, bis dieses Ziel erreicht ist. Die Kirchen haben nun die Wahl, wie hoch ihre Kosten für Lärmmessungen sein dürfen. Wenn sie klug sind, schalten sie ihre Glocken nachts bald ab. Diesmal werden sich die Kläger nicht hinhalten lassen, und wenn nichts vorwärts geht, werden rasch die ersten Anzeigen wegen Verfahrensverschleppung folgen. Eine Klage ist eingereicht, M. Wäckerlin wird bald nachhaken, ob denn die Messung nun durchgeführt wurde, weitere stehen bereit.

Es ist festzustellen, dass vom Stadtrat dokumentierte Klagen bis 2002 zurückreichen - und trotzdem ist bis 2014 nichts passiert. Zwölf Jahre von der ersten dokumentierten Klage bis zur ersten Massnahme sind absolut inakzeptabel. Es gibt aber offensichtlich noch viel mehr Klagen, die nicht dokumentiert sind: Es haben sich etliche Personen gemeldet, sie hätten geklagt, es sei aber nichts geschehen. Offensichtlich ist die Haltung des Stadtrats und / oder der Kirchgemeinde, dass man die Leute erst einmal auflaufen lässt. Es hat bei den beiden

Fällen, in denen gehandelt worden ist, nicht gereicht, dass eine Person geklagt hat, sondern es mussten Unterschriften gesammelt werden. Das ist zynisch und ein absolut unhaltbarer Zustand. Man kommt sich in Winterthur vor, wie in einer Bananenrepublik, wo sich Stadtrat und Kirchen selbstherrlich über die legitimen Interessen der Bevölkerung hinwegsetzen. Das geht so nicht. M. Wackerlin wird sich weiter dem Thema annehmen und einmischen, bis eine stadtweite für alle Betroffenen akzeptable Lösung gefunden ist. Er stellt den Antrag auf ablehnende Kenntnisnahme.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier** stellt den Antrag die bilateralen Gespräche einzustellen.

**J. Altwegg (Grüne/AL)** dankt dem Stadtrat für die ausführliche Antwort. Sie ist etwas ausweichend. Man versteht zwar die lärmgeplagten Leute, aber gemacht wird eigentlich nichts. Ein Aspekt kommt etwas zu kurz in der Antwort. J. Altwegg selber ist nicht betroffen. Er hat einen göttlichen Schlaf, schläft sehr schnell ein und schläft tief. Nichtsdestotrotz kennt er diverse Leute, die schlecht schlafen. Das sind die Leute, die wach im Bett liegen. Für die ist es wirklich eine Folter, wenn alle viertel Stunden der Glockenschlag ertönt. Alle anderen, die das Glockengeläut schön finden, schlafen um diese Zeit und bemerken den Stundenschlag nicht. Die Leute, die von Schlaflosigkeit betroffen sind, treibt der Glockenschlag fast in den Wahnsinn. J. Altwegg kennt persönlich Leute, die darunter leiden und weiss, dass das ein Horror ist. Aus diesem Grund hätte J. Altwegg sich gewünscht, dass für diese Leute wenigstens nachts von 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr der Stundenschlag abgestellt wird. Alle haben zuhause einen Wecker oder eine Armbanduhr und können die Uhrzeit ablesen. Blinde haben einen Wecker, der reden kann. Der Glockenschlag ist eine überholte Funktion. Frage 2: Der Stadtrat argumentiert, dass andere Gemeinden den Glockenschlag auch nicht abstellen. Wo würde man hinkommen, wenn die Stadt Winterthur immer warten würde, bis andere Gemeinden etwas unternehmen. Als Grossstadt hat Winterthur wichtige Pionierarbeit zu leisten. Hier hätte die Stadt die Möglichkeit zuvorderst dabei zu sein, einen Pflock einzuschlagen und zugunsten von Betroffenen etwas Gutes zu tun. Die übrigen Bewohnerinnen und Bewohner würde es nicht stören, wenn nachts der Stundenschlag abgestellt würde.

**St. Feer (FDP):** Die FDP dankt dem Stadtrat für die Beantwortung der Interpellation und nimmt die Antwort im positiven Sinn zur Kenntnis. Lärm ist bekanntlich nicht einfach eine Frage von Dezibel, sondern auch eine Frage der inneren Einstellung. Was passt einem ins Weltbild und was nicht. St. Feer hat beim Durchlesen der Interpellationsantwort festgestellt, wie prominent die Herz Jesu Kirche, was das Thema Lärm anbelangt, im Stadtkreis Mattenbach ist. Dieser Kirche wurde inzwischen nachts der Strom abgestellt. Glücklicherweise gibt es noch die Zwinglikirche, die erfrischend nachts die Viertelstunden und Stunden schlägt, damit die Schäfchen wissen, dass jemand die Fahne der Landeskirche hochhält. Die Herz Jesu Kirche wurde 1934 gebaut. Wenn man ins Internet geht, sieht man, dass die meisten Quartiere damals noch nicht gebaut waren. Es ist anders als beim Verkehr oder beim Fluglärm, man hat 1934 bereits gewusst, dass die Kirchenglocken geläutet werden. Jetzt schlagen die Glocken leider nur noch am Tag. Es gibt nichts, das berechenbarer wäre, als der Glockenschlag. Wer in die Nähe einer Kirche zieht, weiss, dass die Glocken läuten. St. Feer hat im Quartier Mattenbach gewohnt und hat die Glocken nachts gehört. Es wäre ihm nie in den Sinn gekommen, eine Klage einzureichen. In der Gesellschaft stehen Individualität und Selbstverwirklichung praktisch an oberster Stelle. Diese Haltung steht aber diametral der Institution gegenüber, die für das Glockengeläut verantwortlich ist, nämlich der Landeskirche. Die Landeskirche ist eine Institution, die neben den religiösen Aufgaben und Zielen für die gesamte Gesellschaft mit ihrer Freiwilligenarbeit einen grossen Beitrag für den Zusammenhalt der Gesellschaft leistet. Das vergessen viele nur allzu gerne, denn die Landeskirchen erbringen ihre Leistungen sehr diskret, unauffällig und ohne grosses Brimborium und politischen Klimbim. Es ist deshalb richtig, dass die Kirchenglocken aus nachts läuten. Die FDP wünscht, aus Respekt vor der Freiwilligenarbeit der Landeskirche und im Hinblick auf die leere Stadtkasse, dass das Thema von der Stadt nicht weiter proaktiv bearbeitet wird.

**K. Brand (CVP):** Die CVP-Fraktion dankt dem Stadtrat für seine Antwort, welche nur teilweise gutgeheissen werden kann. Man muss sich aber einige Gedanken zu dieser Interpellation machen. Worum geht es hier? Es geht um zwei Punkte, Sicherheit und Weltanschauung. Zuerst zur Sicherheit. Glocken geben den Menschen nicht nur die Zeit an und damit der Gesellschaft ein strukturierendes Element, nein, sie warnen auch vor Gefahren. Eine solche Gefahr war und ist in gewissen Regionen auch heute noch die Piraterie. Die Glocken warnen die Leute vor dieser Gefahr. Es ist daher nicht überraschend, dass die Leute, vor denen die Glocken warnen, diese abschalten möchten. Glocken rufen die Menschen aber auch zu religiösen Versammlungen. Hierbei geht es den Interpellanten ohne Zweifel auch um einen weltanschaulichen Angriff auf die Ausübung organisierter Religionen, wie sie seit der Gründung unseres Staatswesens ein integrierter Teil ist und auf dessen Wertekanon unser Staat aufgebaut ist. Man muss davon ausgehen, dass die Interpellanten diesen schweizerisch, abendländisch, jüdisch-christlichen Wertekanon ablehnen und sich darum als Ziel die Kirchtürme ausgesucht haben. Es stimmt nachdenklich, dass eine Minderheit, die sich die Interpellanten zunutze machen, welche zum Teil in Neubauten neben den Kirchen wohnen, nichts Besseres zu tun hat, als sofort auf den eingesessenen Nachbarn loszugehen. Man sollte sich dagegen wehren, dass diese Minderheit der schweigenden Mehrheit ihre Traditionen, in diesem Fall das Glockengeläut, zu entreissen versucht.

**D. Oswald (SVP)** hatte nicht vorgehabt im Namen der SVP Stellung zu nehmen. Das Votum von M. Wäckerlin hat ihn aber herausgefordert. Schlussendlich geht es um Lärm. Die Summe aller Lärmquellen ist ein grundsätzliches Problem. Im Normalfall gewöhnen sich die Leute an einen regelmässigen Lärm. Wenn man kein Problem hat mit dem Schlaf, erwacht man nicht aufgrund des Kirchengeläuts. Für die Leute, die nicht schlafen können, wären andere Massnahmen notwendiger. Das Abstellen des Kirchengeläuts wäre dann lediglich Symptombekämpfung. Folgendes findet D. Oswald bedenklich: Die Kirchen stehen seit langem in den Quartieren. Die Leute ziehen in die Nähe dieser Kirchen und wissen wann die Glocken läuten. Wenn man in der Nähe der Kirche wohnt, wird geklagt. Man könnte es einfacher machen und an einen Ort ziehen, an dem kein Kirchengeläut zu hören ist. Die Einstellung dieser Leute ist bedenklich. Das sind charakterlich fragwürdige Leute. Das kann die SVP nicht unterstützen. Der Stadtrat hat Recht, wenn er nicht weiter tätig werden will. Die SVP-Fraktion nimmt die Antwort im positiven Sinn zur Kenntnis. Diejenigen, die sich am Kirchengeläut stören, die streitsüchtig sind und Polemik verbreiten, können an einen Ort ziehen, wo kein Glockenschlag zu hören ist. Dann ist das Problem gelöst.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier** bittet die Ratsmitglieder um mehr Ruhe.

**N. Gugger (EVP)** dankt dem Stadtrat für die differenzierte Antwort. Ihm ist ein Vergleich durch den Kopf gegangen. Wohin sollen die Menschen ziehen, die sich am Glockengeläut stören. Aufs Land? Dort muss mit dem Geläut von Kuhglocken gerechnet werden. Die Frage ist, gegen wen soll man prozessieren. Soll zuerst gegen die Landeskirche prozessiert werden und danach gegen die Bauern? Für viele Menschen hat das Glockengeläut auch einen heilenden Aspekt. Heilend und nicht nur störend. N. Gugger würde gerne in einer Volksabstimmung prüfen, ob das Volk das Glockengeläut wirklich abstellen will. Über das Resultat ist er sich nicht sicher. Er kann sich aber vorstellen, dass nachts lediglich der Stundenschlag beibehalten werden soll. Für viele Leute ist der Stundenschlag sehr wichtig. Heute Abend hat sich beim Nachtessen jemand aufgeregt, weil dieses Thema im Gemeinderat besprochen wird. Er wollte nicht, dass die Glocken abgestellt werden. Viele Leute sind für das Glockengeläut und nicht dagegen.

**R. Kappeler (SP):** Die SP nimmt zustimmend von der Interpellationsantwort Kenntnis. Als R. Kappeler die Interpellation gelesen hat, musste er an den Wahlkampf denken. Er sieht die Piratenpartei mit dutzenden Verbotsschildern und dem Versprechen, dagegen anzukämpfen. Jetzt wollen sie ein neues Verbot. Ein liberaler Geist spricht nicht aus dieser Interpellation. Deshalb schätzt R. Kappeler die Antwort des Stadtrates. Die Antworten zu den Fragen 1 und 2 enthalten eine klare Auslegung der Rechtsprechung und der Kompetenzordnung. Die

Antwort zur Frage 4 besagt klar, dass ein generelles Abstellen des Glockengeläuts von 22.00 bis 07.00 nicht adäquat ist und nicht der aktuellen Rechtsordnung entspricht. Die SP dankt dem Stadtrat, dass er seinem Kurs treu bleibt und entsprechende Regelungen trifft.

**D. Berger (Grüne/AL):** Gewisse Aussagen haben bei D. Berger Stirnrunzeln ausgelöst. Vielen Leuten ist nicht bewusst, was der Stundenschlag in der Nacht bedeutet, wenn sie in die Nähe einer Kirche ziehen. Primär dreht sich die Diskussion um diesen Glockenschlag und nicht um das Geläut tagsüber. Man realisiert erst, wenn man an einen Ort gezogen ist, wie laut die Glocken sind. Der Unterschied zum Verkehr ist folgender: Verkehr ist essentieller als der Glockenschlag in der Nacht. Es ist schwieriger nachzuvollziehen, warum man den Stundenschlag zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr nicht abschafft. Das würde niemandem wehtun. Diejenigen, die daran Freude haben, schlafen in dieser Zeit. Das ist das Unverständliche. Der Verkehr kann nicht abgeschafft werden. Auch wenn immer wieder darüber gestritten wird, Verkehr ist essentiell. Der Stundenschlag hat keinen Sinn mehr und kann problemlos gestrichen werden. Wenn man selber nicht betroffen ist, kann man leicht sagen, dass das kein Problem ist. D. Berger stört der Stundenschlag nicht besonders, ausser an den Fussballspielen, wenn um 17.00 Uhr geläutet wird. Für andere Leute ist das aber ein grosses Problem. Man kann zwar sagen, sie sollen wegziehen. Es wäre aber kein Aufwand, diesen Stundenschlag abzuschaffen. Es geht darum, dass dieses Problem sehr einfach zu lösen wäre, da es eigentlich kaum jemandem etwas bedeutet. Hier spielt die Ideologie eine Rolle. Man muss sich fragen, wer aus ideologischen Gründen am Glockenschlag festhält und wer einfach an einem unnützen Ritual festhalten will. Das ist in diesem Fall die Kirche. Wenn D. Berger auch noch hört, dass die Kirche sozial tätig ist und deshalb das Recht hat jede Stunde die Glocken zu läuten, muss er sich fragen, warum andere Organisationen, die ebenfalls Gutes tun, nicht das gleiche Recht haben. Die Pfadfinder oder die Sportvereine könnten sich zum Beispiel jeden Tag zur gewissen Zeiten laut bemerkbar machen. Es handelt sich um ein Wertesystem. Die Kirche hat offenbar die Berechtigung andere Leuten zu stören, nur weil sie Gutes tut. Letztendlich ist der Staat nicht einfach auf christlichen Werten begründet, sondern auf den Werten der Aufklärung. Wir leben nicht in einer Theokratie.

**M. Wäckerlin (GLP/PP)** dankt D. Berger für sein Votum, er hat vieles vorweggenommen. Es wurde gesagt, dass der Stadtrat nicht tätig werden soll. Das ist das Teuerste, was er machen kann. Wenn er nicht tätig wird, muss auf jede Klage reagiert werden. Es wäre besser, der Stadtrat würde eine Lösung suchen, mit der die Leute einverstanden sind. Es kann relativ schnell zu Anzeigen aufgrund von Verfahrensverschleppung kommen, wenn nichts unternommen wird und für diese Anzeigen will M. Wäckerlin sorgen. Ob das für die Stadt günstiger ist, sei dahingestellt. Es wurde einige Male erwähnt, dass man sich an den Glockenschlag gewöhnen kann, dass Glockengeläut schön ist und dass es die Leute gern haben, wenn mitten in der Nacht die Glocken läuten. Es handelt sich aber nicht um einen regelmässigen Lärm, wie der Strassenlärm, sondern es ist eine Viertelstunde lang ruhig und dann ertönt ein lauter Glockenschlag. Die Leute klagen nicht, weil sie einen schlechten Charakter haben. Es ist daneben, das den Leuten zu unterstellen. Sie klagen, weil im Haus die Alarmwerte überschritten werden. Es gibt Alarmwerte, die definiert sind. An diese Vorgaben muss man sich halten. Werden diejenigen, die sich am Glockenschlag erfreuen unter einer psychischen Störung leiden, wenn der Glockenschlag nachts wegfällt? Wohl kaum. Umgekehrt kommt das vor. Es gibt Leute, die aufgrund der Schlaflosigkeit unter einer psychischen Störung leiden. Schlafentzug darf nicht auf die leichte Schulter genommen werden. Fast müsste M. Wäckerlin N. Gugger Recht geben. Er hat gefragt hat, wohin die Leute ziehen sollen, wenn sie sich am Glockenschlag stören. Das ist ein grosses Problem. In der Stadt Winterthur gibt es zig Kirchen. Wenn sich jemand am Glockenlärm stört, kann er kaum in Winterthur wohnen. Auf dem Land steht im kleinsten Kaff eine Kirche mit einer Glocke. Man hat fast nirgends seine Ruhe. Einzig etwas Ausserhalb hat man die Chance, Ruhe zu finden. M. Wäckerlin erklärt R. Kappeler gerne, was liberal heisst. Es heisst, dass für alle die gleichen Rechte gelten. Wenn in Zukunft Coop und Migros einen Turm bauen und morgens läuten dürfen, wenn sie die Türe öffnen und abends bevor sie schliessen, damit die Kundenschaft rechtzeitig einkaufen kann, dann ist das liberal. Das will aber niemand.

**J. Altwegg (Grüne/AL)** geht es um die Diskussionskultur. Er wähnt sich in einer Hexenbeziehungsweise Piratenjagt. In dieser Diskussion geht es nicht um die Kirche und auch nicht um religiöse Gefühle. Das Kirchengeläut am Sonntagmorgen oder vor einer Messe am Abend steht nicht zur Diskussion. Es geht um das säkulare Geläut. Das wurde eingeführt, als die Leute noch keine eigenen Uhren und keine Wecker besaßen. Es handelt sich um einen alten Zopf, der mit der Kirche nichts zu tun hat. Der Glockenschlag hat mit Zeitangaben zu tun. Die Funktion von Zeitglocken wurde von der Kirche übernommen. Früher machte es Sinn, dass die Glocken in den Kirchtürmen die Zeit angeben haben. Das ist heute aber überflüssig. Wenn man schlafen kann, hört man das Glockengeläut nicht, deshalb kann es abgestellt werden. Es geht nicht um ein Verbot, sondern um eine vernünftige Einschränkung des Lärms zum Schutze einer Minderheit.

**Ch. Magnusson (FDP)** wollte sich zu diesem Thema eigentlich nicht äussern. Gewisse Aussagen von M. Wäckerlin und D. Berger kann man aber nicht stehen lassen. Die Aussagen sind schlichtweg respektlos gegenüber der Institution Kirche, die tatsächlich sehr viel für die Gesellschaft leistet. D. Berger hat erklärt, dass der Glockenschlag niemandem wichtig sei, den genauen Wortlaut muss man im Protokoll nachlesen. Bereits die heutige Diskussion zeigt, dass dem nicht so ist. Wenn die Ratspräsidentin den Gemeinderat ermahnen muss, die individuellen Gespräche einzustellen, geschieht das sicher nicht, weil das Thema zu wenig interessant ist, sondern wahrscheinlich, weil gewisse Aussagen zu provokativ sind. Zudem werden diese Aussagen von jemandem gemacht, der im Wahlkampf erklärt hat, er sei der liberalste von allen 60 Ratsmitgliedern. Jetzt erklärt er, wenn nicht so gestimmt wird, wie er das will, werde er zahllose Prozesse anstrengen, die Kosten für die Stadt verursachen werden, deshalb wäre es besser, wenn die Ratsmitglieder klein beigeben. Das ist nichts anderes als eine politisch nicht tragbare Drohung, die weder im Rat noch auf einer rechtsstaatlichen Basis etwas zu suchen hat. Ch. Magnusson hat mit seinem Votum gewusst gewartet, bis M. Wäckerlin zum zweiten Mal gesprochen hat, ansonsten hätte er noch mehr Hafenkäse zu diesem Thema vorgebracht.

**N. Gugger (EVP):** Die Stadt Winterthur ist dieses Jahr 750 Jahre alt. Was haben der Stadtrat und die christlichen Kirchen in Winterthur gefeiert? Das Stadtgeläut. Viele Leute haben dieses Ereignis besucht, wesentlich mehr als Anzeigen angedroht haben. Das muss man in ein Verhältnis setzen. Der Glockenschlag ist nicht nur ein Zeitmessgerät. Keine kommunale Behörde hat in der Schweiz jemals aufgrund des Glockenschlags einen Erlass verabschiedet. N. Gugger hält fest, die Anzeigen können gemacht werden. Aber vor allem braucht es eine Volksabstimmung. Diese werden die Gegner des Glockenschlags haushoch verlieren.

**Stadträtin P. Pedernana:** Es wurde viel Gescheites zu diesem Thema gesagt – die Lärmempfindlichkeit nimmt zu, sei das aufgrund von Autolärm, Kuhglockengeläut, Glockenschlag, Lärm aus den Erholungszonen oder Sportanlagen. Etwas wurde noch nicht erwähnt, dass ist der Lärm am ersten August. Die Stadt steht in einem Zielkonflikt. Man hat auf der einen Seite die Leute, die unter dem Lärm leiden. Ein Teil der Bevölkerung hat einen gewissen Leidensdruck und ist lärmgeplagt. Das kann auch nachgewiesen werden. Aufgrund des Glockenschlags gibt es Aufwachreaktionen, selbst bei Leuten, die glauben, dass sie durchschlafen. Die Schlafstörung ist offenbar messbar. Die Frage ist, soll man die lärmgeplagten Leute marginalisieren oder nimmt man sie ernst und wie ernst nimmt man sie wirklich. Auf der anderen Seite hat man aus der Lärmfrage, welche die Kirchen betrifft, eine Prestigesache gemacht. Das Glockengeläut hat nicht mehr den Stellenwert einer Orientierung in der dunkeln Nacht. Es ist ein Ausdruck des Stellenwerts der Kirche in der Gesellschaft. Das hat man auch in der heutigen Debatte gesehen. Weil dieses Thema so emotional überlagert ist, kann man es nicht nur den Messungen der ETH überlassen und der Frage, ob der Alarmwert überschritten ist oder nicht. Deshalb wird diese Diskussion noch lange geführt werden. Der Zielkonflikt wird bestehen bleiben. Stadträtin P. Pedernana wünscht den Ratsmitgliedern viel zu dieser Diskussion viel Vergnügen.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier:** Es M. Wäckerlin überlassen, persönlich die Antwort negativ zur Kenntnis zu nehmen. Bei einer Interpellation gibt es keine Beschlussfassung. Damit ist die Interpellation erledigt und wird abgeschrieben.

## 12. Traktandum

### **GGR-Nr. 2013/015: Beantwortung der Interpellation R. Diener (Grüne/AL) betreffend Anzahl Auto-Parkplätze im Stadtzentrum sowie deren Auswirkungen auf die Belastung der städtischen Hauptstrassen**

---

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier** bittet die Rednerinnen und Redner sich kurz zu fassen, damit für die Verabschiedung von Stadträtin P. Pedernana genügend Zeit bleibt.

**R. Diener (Grüne/AL)** wollte mit seinen Fragen die Auswirkungen der Anzahl Parkplätze auf die Belastung im Stadtzentrum klären. Er dankt dem Stadtrat für die detaillierte und präzise Antwort und für die im ersten Moment nüchtern erscheinenden Zahlen, die vorgelegt wurden. Auch wenn die Statistik nicht genau für das entsprechende Rayon im Stadtzentrum erstellt werden konnte, sind doch spannende Rückschlüsse möglich. R. Diener möchte auf einige Aspekte speziell eingehen, nämlich auf die Anzahl der Beschäftigten, die Pendlerparkplätze und die Wirkung auf die Belastung der Hauptachsen. Das scheint der wichtigste Punkt zu sein. Hier wird der Zusammenhang offensichtlich zwischen der Belastung und den Problemen auf den Hauptachsen, die immer wieder verstopft sind. Bis zu 40 % des Fahrzeugvolumens, das sich zu den Hauptverkehrszeiten auf den Hauptachsen bewegt, geht von den Pendlerparkplätzen aus. Eine Reduktion von 10 bis 20 % würde dazu führen, dass der Verkehr in der Stadt überall und zu jeder Zeit fließen würde. Wenn man die Zahlen genau prüft, zeigt sich, dass 3'600 Privatparkplätze im Stadtzentrum für die Pendler zur Verfügung stehen. Für die Anwohnenden sind es rund 1'000 Parkplätze weniger, nämlich 2'600 und für Besucherinnen und Besucher beziehungsweise Kundinnen und Kunden sind es rund 700. Von den öffentlich zugänglichen Parkplätzen werden 1'000 von Anwohnenden, 1'100 vom Personal und 1'900 von Kundinnen und Kunden genutzt. Der grösste Teil der Parkplätze, die im Stadtzentrum zur Verfügung stehen, werden von Pendlern und Beschäftigten genutzt. Es ist klar, dass folgendes Fazit resultiert: Es gibt zu viele Parkplätze für Pendler und Beschäftigte und zwar sowohl im Stadtzentrum wie auch in Neuhegi. Diese Parkplätze generieren zu viel ineffizienten motorisierten Individualverkehr. Die Stadt muss auf die Parkplatzpolitik aktiver Einfluss nehmen. Es sind genau die Abstellplätze, die am ehesten verlagert werden können. Zudem ist meist nur eine Person in einem Auto unterwegs und die Fahrten sind nur selten mit einem grösseren Transport verknüpft. Die Transportleistungen sind sehr ineffizient. Die Stadt müsste eingreifen und entsprechende Massnahmen umsetzen.

25 % der Pendlerparkplätze sind öffentlich und werden von der Stadt bewirtschaftet. Hier kann die städtische Parkraumplanung wirksam werden. 75 % der Pendlerparkplätze befinden sich in privater Hand, das ist das Fatale. Hier liegt das grösste Reduktionspotential. Die Stadt muss mit entsprechenden Veränderungen, zum Beispiel mit der Parkplatzverordnung, eine deutliche Korrektur nach Unten anstreben. Gleichzeitig müssen an der Peripherie vermehrt Park + Ride Anlagen geschaffen werden, das haben die Grünen auch im Rahmen der kantonalen und der regionalen Richtplanung eingebracht. Damit wird das Umsteigen für diejenigen ermöglicht, die nicht wirklich auf das Auto angewiesen sind. Die Grüne/AL-Fraktion dankt dem Stadtrat für die aufschlussreiche Antwort und hofft, dass entsprechende Massnahmen umgesetzt werden können.

**F. Landolt (SP)** dankt dem Interpellanten für die Fragen und dem Stadtrat für die Antworten, die sehr aufschlussreich sind und eine Arbeitsgrundlage bilden. Inhaltlich will F. Landolt nicht auf die Antwort eingehen. Für diese Antwort hat sich der Verwaltungsaufwand gelohnt. F. Landolt wird diese Unterlagen in einem Dossier aufbewahren.

**L. Banholzer (EVP):** Die EVP-Fraktion dankt dem Stadtrat für die Beantwortung der Interpellation. Die Antworten sind sehr interessant. Die wichtigste Aussage ist, dass mit verschiedenen Steuerungsmassnahmen, wie Parkplatzbewirtschaftung oder Mobilitätskonzepten für grössere Unternehmen, eine Reduktion von 10 bis 20 % des Verkehrs in den Hauptverkehrszeiten möglich wäre. Das würde bewirken, dass der Verkehr wieder flüssig würde. Für die EVP ist klar, dass eine Reduktion der Parkplätze im zentrumsnahen Bereich weiterhin ein Ziel sein soll, weil das zu einer Entlastung der Strassen führt und die Aufenthaltsqualität im Zentrum verbessert.

**U. Hofer (FDP):** Dieses Thema wird den Rat noch oft beschäftigen. Stichwort Parkplatzverordnung. Nachdem R. Diener bereits Grundsätzliches zum Thema Verkehr gesagt hat, will U. Hofer die Gelegenheit nutzen, um Gegensteuer zu geben. Zu Recht wird zwischen Pull-Massnahmen und Push-Massnahmen unterschieden. An den Push-Massnahmen scheiden sich die Geister. Hier möchte U. Hofer nachhaken. Die Aussage, dass Anzahl und Bewirtschaftungsart von Parkplätzen den Modalsplitt beeinflussen, ist eine reine Behauptung. Die Fachleute sind sich einig, dass das nur in sehr geringem Masse zutrifft. Dazu gibt es diverse Studien zum Beispiel von TransferPlus aus dem Jahr 2008. Es ist fairer zu sagen, dass die Aussagen stark davon abhängen, wer der Auftraggeber einer entsprechenden Studie ist. Wenn man in dieser Absolutheit das Resultat einer Studie vertritt, zeugt das von Voreingenommenheit. Ähnliches gilt für die immer wieder anzutreffende Formulierung „Parkplätze verursachen Verkehr“. Nein, es ist ein Bedürfnis, das vom Verkehr verursacht wird. Wenn man zum Beispiel bei einem Gartencenter eine grössere Pflanze kauft, ist man froh, wenn genügend Parkplätze vorhanden sind. Die Aussage, dass Parkplätze Verkehr verursachen, ist ähnlich verkehrt, wie die Aussage, dass die Verfügbarkeit von Wasser Durst verursacht. Nein, man hat Durst und ist froh, wenn es Wasser gibt. Es ist klar, dass mit Gegenargumenten eine Alternative schmackhaft gemacht werden soll, zum Beispiel das Umsteigen auf den ÖV. Das wäre aber nur möglich, wenn das Verhalten tatsächlich gesteuert werden könnte, was laut Studie nicht der Fall ist. Der Punkt ist – man muss wegkommen von einer unreflektierten Hexenjagd gegen den Verkehr und gegen Parkplätze im Allgemeinen. Es gibt legitime MIV Bedürfnisse. Die FDP will ein Nebeneinander nicht ein Gegeneinander in dieser Frage. Ein Parkplatzabbau ist ganz klar ein Gegeneinander. Schlussendlich, wenn all die Aussagen zutreffen würden, dann würde das nur zu einem Abwägen führen zwischen den Auswirkungen des Verkehrs auf die Luftverschmutzung, den Lärm und den Staub und dem wirtschaftlichen Vorteil von Parkplätzen für den Standort Winterthur und für das lokale Gewerbe. All das gilt es zu berücksichtigen in den zukünftigen Debatten.

**A. Steiner (GLP/PP)** bedankt sich für die Interpellationsantwort. Die Zahlen sind sehr spannend. Es lohnt sich tatsächlich diese Unterlagen aufzubewahren, darin stimmt A. Steiner F. Landolt zu. Ein Punkt würde A. Steiner interessieren. Die Stadt als grösste Arbeitgeberin in Winterthur stellt Parkplätze zur Verfügung. Diese sind zum Teil bewirtschaftet und zum Teil noch nicht. A. Steiner möchte den Stand wissen, wie weit die Stadt diesbezüglich ist. In dieser Hinsicht kann die Stadt Einfluss nehmen. Bei den Privatparkplätzen sind die Möglichkeiten der Stadt Einfluss zu nehmen sehr gering.

**Stadträten P. Pedernana:** Die Bewirtschaftung der Parkplätze für städtische Mitarbeitende ist eingeführt – jedenfalls nach dem Wissensstand der Stadträtin. Einzig im Bereich der Schul- und Sportanlagen gibt es noch Schwierigkeiten. Hier ist die Umsetzung noch im Verzug. Die Bewirtschaftung soll aber ebenfalls eingeführt werden. Es ist richtig, dass keine Hexenjagd stattfinden soll. Das ist klar. Es ist aber auch klar, dass es Push- und Pull-Massnahmen braucht, die einen tendieren mehr auf die eine Seite und die anderen mehr auf die andere. Letztlich kann das Verkehrsproblem nur gemeinsam gelöst werden und nicht gegeneinander. Stadträtin P. Pedernana hofft, dass diese Antwort dazu beigetragen hat, dass man anhand von Fakten versucht verkehrspolitische Probleme zu lösen. Die FehrAdvice-Studie hat sich ausschliesslich mit dem Einkaufsverkehr befasst. Aus der Antwort des Stadtrates geht hervor, dass das grösste Verkehrsproblem zu den Spitzenzeiten am Abend und am Morgen besteht. Das wird durch den Pendlerverkehr ausgelöst. Der Pendlerverkehr

hat einen gewissen Zusammenhang mit der Anzahl Parkplätze, die zur Verfügung stehen. Das Thema Einkaufsverkehr ist beispielsweise auf der St. Gallerstrasse und im Grüzefeld vorwiegend am Wochenende ein Problem. Mit der FehrAdvice-Studie wurde nur dieser Teil des Verkehrs untersucht und nicht die Auswirkungen des Pendlerverkehrs.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier:** Damit ist die Interpellation 2013/015 erledigt und wird abgeschlossen.

Verabschiedung von Stadträtin P. Pederngana

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier** hat sich auf diesen Moment gar nicht gefreut. Während 24 Jahren war Stadträtin P. Pederngana in Winterthur politisch tätig. Zuerst 11 Jahre als Gemeinderätin und in den letzten 15 Jahren als Stadträtin. 9 Jahre davon im Departement Schule und Sport und die letzten 4 Jahre im Baudepartement. Die Leistungen von Stadträtin P. Pederngana sind durchaus erwähnenswert. Während der Zeit im Departement Schule und Sport hatte sie schwierige Aufgaben zu meistern. Im Kanton Zürich mussten Schulreformen umgesetzt werden. Zu diesen Reformen konnte Winterthur nicht viel sagen. Sie wurden vorgegeben und mussten umgesetzt werden. Das war nicht immer einfach und hatte Auseinandersetzungen mit Lehrpersonen, Schulpflege und Eltern zur Folge. Man hat gespürt, wie gerne sich die Stadträtin Auseinandersetzungen stellt. Sie hat sich mit Lust und Herzblut eingesetzt. Die Sportförderung und die Vereinbarkeit von Familien und Beruf waren ihre Steckenpferde. Die letzten 4 Jahre im Baudepartement waren geprägt vom Gesamtverkehrskonzept, das dankt der Mitarbeit der Stadträtin verabschiedet werden konnte. Vor kurzem wurde die Planungszone Neuhegi-Grüze verabschiedet. Die Planungszone Werk 1 ist fast und es wäre schön gewesen, wenn die Planungszone heute hätte behandelt werden können. Wenn man betrachtet, was in diesen 4 Jahren gelaufen ist, kann man Stadträtin P. Pederngana nur danken.

Die Stadträtin hat sich kein Bild ausgelesen. Aber ganz ohne Bild will Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier sie nicht gehen lassen. Stadträtin P. Pederngana ist ein sehr praktisch veranlagter Mensch, deshalb gibt es kein Bild, das an die Wand gehängt werden kann, sondern ein Bild, das um die Schultern gehängt werden kann. Es handelt sich um ein Bild von Winterthur, das auch den Königshof zeigt. Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier überreicht Stadträtin P. Pederngana das Geschenk mit einem herzlichen Dankeschön und mit einem Gutschein, um den Abschied zu etwas zu versüssen.

**Der Rat** verabschiedet Stadträtin P. Pederngana mit Standing Ovation.

**Stadträtin P. Pederngana** ist jetzt in der Metamorphose von der Politikerin zur Privatperson, die nur noch Anekdoten erzählt und selten um politischen Rat gefragt wird. Jetzt ist sie am Aufräumen und am Ausmisten. Das Archiv reicht 30 Jahre zurück, so lange ist Stadträtin P. Pederngana in der Politik. In diesem Saal war sie immer sehr gerne. Eine intensive Erinnerung bezieht sich auf das Jahr 1989. Stadträtin P. Pederngana war noch nicht im Gemeinderat, gehörte aber der Geschäftsleitung der SP Winterthur an. Sie hatte bereits 1988 den Auftrag erhalten, Frauen zu finden für die Nationalratswahlliste und später für die Gemeinderatswahlliste. Die Frauen konnten zu dieser Zeit nur schlecht überzeugt werden, zu kandidieren. Viele haben erklärt, sie würden stottern, wenn sie reden müssen und auch das Vorlesen sei schwierig. Alle möglichen Schwächen wurden vorgebracht. Stadträtin P. Pederngana hat daraufhin organisiert, dass die Frauen aus der SP mit Schreibblocks und Beobachtungsauftrag ausgerüstet auf der Tribüne im Ratssaal Platz genommen haben. Die eine hat beobachtet, wie oft gestottert wird, die andere, wer die Voten nicht fehlerfrei vorlesen kann. Jede hat sich auf etwas konzentriert. Im Gemeinderat sassen praktisch nur Männer, die gemeint haben, dass die Frauen aufgrund der Schliessung eines Quartierladens die Ratssitzung verfolgen. Jeder wollte noch etwas sagen, noch spontaner und noch etwas schlechter. Danach haben sich die Frauen im Restaurant Sonne getroffen und die Listen ausgewertet. In der Folge liessen sich viele Frauen auf die Liste der Gemeinderatswahlen setzen, weil sie gemerkt haben, dass sie dazu fähig sind. Damit hatte die SP eine Frauenlis-

te und 4 Frauen wurden auch gewählt. Das war ein Erfolg. Jacqueline Fehr war eine davon. Elsbeth Lehmann, Lisa Stutz und Pearl Pedernana die anderen. Auch von der CVP wurde eine Frau gewählt und von der FDP 2 Frauen.

Die wenigen Frauen aus den verschiedenen Fraktionen haben sich an überparteilichen Zusammenkünften getroffen. Auf der rechten Seite sah es damals nicht viel anders aus als heute. Die Erwartung an die Frauen war, dass sie sich überparteilich gut verstehen und dass keine politischen Differenzen bestehen. Es ist aber schwierig überparteiliche Frauenpolitik umzusetzen. Die SP-Frauen haben bereits nach zwei Jahren eine Medienorientierung gemacht und Bilanz gezogen über ihren Einsatz. Was Stadträtin P. Pedernana 1992 aufgeschrieben hat, ist auch heute noch gültig. Die Arbeit im Gemeinderat ist kein politisches Fastfood. Man kann nur einen langsamen Mentalitätswandel bewirken. Wenn man den eigenen Einsatz in einen historischen Prozess eingebettet betrachtet und nicht nur auf ein ganz konkretes Ziel hin arbeitet, ist man mit dem Erreichten viel zufriedener. Was wurde erreicht? Die Anrede Fräulein wurde abgeschafft. Auch wesentlichere Änderungen konnten umgesetzt werden. Die Kindergärtnerinnen waren damals städtische Angestellte. Dazu wurde ein ganzes Paket an Vorstössen eingereicht. Die Rollenklischees in den Lehrmitteln wurden angeprangert. Die Anrechnung von Erziehungs- und Betreuungsjahren beim Wiedereinstieg wurde gefordert. Beim Festsetzen der Dienstleistungsstufe wurde das dann tatsächlich auch eingeführt. Die Arbeit im Gemeinderat war ein wichtiger Beitrag zur Bewusstseinsbildung. Es ist dem Gemeinderat nur selten vergönnt, einen Vorstoss einreichen zu können, wie das E. Wettstein mit dem Weg rund um Winterthur gelungen ist. Für Stadträtin P. Pedernana war das Resultat ihrer Vorstösse oft etwas ernüchternd. Sie hat im Jahr 2000 eine Interpellation betreffend mehr Sicherheit auf den Strassen eingereicht. Damals wie heute, 14 Jahre später, sind einige der Meinung, dass Tempo 30 nur eine Schikane ist, während andere einsehen, dass es dringend nötig ist, dass mindestens rund um die Schulhäuser Tempo 30 eingeführt wird. Der Sohn von Stadträtin P. Pedernana konfrontiert die Familie mit Berechnungen zum Bremsweg und ist erstaunt, dass sich die Politik ausserhalb der Hauptstrassen noch immer mit Tempo 30 befassen muss. Wenn ein Automobilist mit Tempo 50 auf ein Kind zufährt, kann er kaum rechtzeitig bremsen, was tödlich sein kann. Wenn man am gleichen Ort mit Tempo 30 zu bremsen beginnt, trifft man das Kind nicht mehr. Mit diesen Fragestellungen konfrontiert, ist es schwierig zu erklären, warum noch heute über Tempo 30 in den Wohngebieten diskutiert werden muss. Vielleicht wird die nächste Generation das Problem rein arithmetisch betrachten und nicht emotional.

Die Diskussionen im Rat hat die Stadträtin immer sehr geschätzt und hat sie spannend gefunden. Die Arbeit im Gemeinderat ist aufwändig. Die Arbeit für den Gemeinderat ist häufig auch aufwändig. Die Verwaltung leistet sehr viel für den Gemeinderat. Im Rahmen der Sparsbemühungen wird der Gemeinderat in der nächsten Legislatur nicht darum herumkommen sich selber Schranken aufzuerlegen. Nicht jedermann kann die Verwaltung bemühen, weil die Ressourcen nicht mehr vorhanden sind. Der Gemeinderat wird sich Regeln auferlegen und abklären müssen, ob es nicht eine Mehrheit braucht, um einen Verwaltungsaufwand auszulösen, zum Beispiel eine Kommissionsmehrheit. Diese Fragen würde Stadträtin P. Pedernana gerne weiter diskutieren. Sie zeigt einen Flyer aus dem Jahr 1998. Dieser kann Mut machen, wenn jemand lange genug und gut genug politisiert, kann es gelingen die Seite zu wechseln und im Stadtrat mitzuwirken. Stadträtin P. Pedernana wünscht allen, dass sie sich eine typische Winterthurer Eigenschaft bewahren können, nämlich, dass die Tonalität im Ratssaal fast immer sehr angenehm ist und man sich gegenseitig zuhört. Es handelt sich zwar nicht gerade um einen Dialog, oft werden die Voten verlesen. Ab und an ist es gelungen auf die andere Seite einzugehen. Aber die Tonalität ist in diesem Parlament viel angenehmer als in anderen Parlamenten. Stadträtin P. Pedernana hofft, dass der Gemeinderat sich diese Eigenschaft bewahren kann.

**Der Rat** verabschiedet Stadträtin P. Pedernana mit einem Applaus.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier** dankt Stadträtin P. Pedernana.

## Bürgerrechtsgeschäfte

1. **B2011/189: MARQUES ABRANTES ABREU geb. MARQUES ABRANTES Maria Emília, geb. 1965, portugiesische Staatsangehörige**
- 

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (4:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

2. **B2012/115: THANKAVELU Nagarajah, geb. 1964, srilankischer Staatsangehöriger, und Ehefrau NAGARAJAH Priscilla Sironmani, geb. 1975, mit Kindern NAGARAJAH Zioni, geb. 2006, NAGARAJAH Esther, geb. 2009, und NAGARAJAH Benjamin, geb. 2011, indische Staatsangehörige**
- 

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (4:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

3. **B2012/118: CINAR Gazi, geb. 1969, türkischer Staatsangehöriger**
- 

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (4:3 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

4. **B2012/121: JOSEPH André Dexter, geb. 1966, von Trinidad und Tobago**
- 

**F. Albanese (CVP):** Der Gesuchsteller konnte den sprachlichen und sachlichen Anforderungen nicht entsprechen. Aus diesem Grund will ihm die Bürgerrechtskommission ein weiteres Jahr Zeit geben, um sich zu verbessern. Sie beantragt mit 7 zu 0 Stimmen die Rückstellung um ein weiteres Jahr.

**Der Rat** stimmt dem Antrag der Bürgerrechtskommission zu und beschliesst die Rückstellung um 1 weiteres Jahr.

5. **B2012/165: ZUZAKU geb. SHAQIRI Hisnije, geb. 1986, kosovarische Staatsangehörige**
- 

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (4:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

6. **B2012/184: HAJRULLAHU Iljaz, geb. 1957, und Ehefrau HAJRULLAHU geb. ASANOVIC Sofija, geb. 1961, kosovarische Staatsangehörige**
- 

**R. Diener (Grüne):** Das Ehepaar Hajrullahu wurde zum zweiten Mal in der Kommission befragt. Für Herrn Hajrullahu kann die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur beantragt werden (5:2 Stimmen). Er konnte die Anforderungen erfüllen. Für Frau Hajrullahu be-

antrag die Bürgerrechtskommission mit 7 zu 0 Stimmen die Rückstellung um ein weiteres Jahr aufgrund mangelnder Sprachkenntnisse.

HAJRULLAHU Iljaz, geb. 1957, kosovarische Staatsangehöriger

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

HAJRULLAHU geb. ASANOVIC Sofija, geb. 1961, kosovarische Staatsangehörige

**Der Rat Der Rat** stimmt dem Antrag der Bürgerrechtskommission zu und beschliesst die Rückstellung um 1 weiteres Jahr.

**7. B2013/004: IOVINO LAKKIS geb. IOVINO Mariantonia, geb. 1957, italienische Staatsangehörige**

---

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (4:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

**8. B2013/041: COSIC Danijel, geb. 1984, serbischer Staatsangehöriger**

---

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (7:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

**9. B2013/047: KRASNIQI Ali, geb. 1979, kosovarischer Staatsangehöriger**

---

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (4:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

**10. B2013/130: GRATZ Elmar, geb. 1958, deutscher Staatsangehöriger**

---

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (6:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

**11. B2013/131: IBRAIMI Sabush, geb. 1982, mit Kindern Ensar, geb. 2007, und Eliza, geb. 2013, mazedonische Staatsangehörige**

---

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (6:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

**12. B2013/132: KELLY Duncan Alexander Ross, geb. 1932, britischer Staatsangehöriger**

---

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (5:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

**13. B2013/133: LABUSCH Dorothee, geb. 1960, mit Kindern Julius Max, geb. 2001, und Mira Luisa, geb. 2002, deutsche Staatsangehörige**

---

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (6:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

**14. B2013/134: RAJKOVIC geb. MORAREVIC Rumenka, geb. 1961, serbische Staatsangehörige**

---

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (5:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

**15. B2013/135: RAKIPI geb. AZIRI Mejreme, geb. 1983, und Ehemann RAKIPI Flurim, geb. 1979, mit Kindern Omer, geb. 2006, und Semra, geb. 2012, mazedonische Staatsangehörige**

---

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (5:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

**16. B2013/136: ZILBEARI geb. ABDULAI Zirafete, geb. 1983, und Ehemann ZILBEARI Evzalj, geb. 1979, mit Kind Arjan, geb. 2008, mazedonische Staatsangehörige**

---

**W. Steiner (SVP):** Herr und Frau Zilbeari sprechen zur wenig gut Deutsch, auch das Wissen über die Schweiz und Winterthur genügt nicht. Aus diesem Grund beantragt die Bürgerrechtskommission mit 5 zu 0 Stimmen die Rückstellung um ein Jahr.

**Der Rat** stimmt dem Antrag der Bürgerrechtskommission zu und beschliesst die Rückstellung um 1 Jahr.

**17. B2013/138: GNAUCK geb. KINNUNEN Ritvaliisa, geb. 1955, finnische Staatsangehörige**

---

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (6:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

**18. B2013/139: LENJANI Limon, geb. 1960, kosovarischer Staatsangehöriger**

---

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (7:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

**19. B2013/140: MANCILIKILAR Sefik, geb. 1963, türkischer Staatsangehöriger**

---

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (6:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

**20. B2013/141: ÖZER Murat, geb. 1972, und Ehefrau ÖZER geb. ADIGÜZEL Imge Meltem, geb. 1977, mit Kind Deniz Tuna, geb. 2013, türkische Staatsangehörige**

---

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (6:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

**21. B2013/143: ZIBERI Dashmir, geb. 1979, mit Kindern Blerta, geb. 2005, Elma, geb. 2007, Ennur, geb. 2010, und Firdause, geb. 2010, mazedonische Staatsangehörige**

---

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (6:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

**22. B2013/145: CANOLLI geb. HASANMETAJ Besa, geb. 1976, mit Kind Jeta, geb. 2006, kosovarische Staatsangehörige**

---

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (6:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

**23. B2013/147: FETAJI geb. DZAFERI Shemije, geb. 1985, mit Kind Burak, geb. 2009, mazedonische Staatsangehörige**

---

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (6:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

**24. B2014/011: WEBE Balanganayi Willy, geb. 1962, kongolesischer Staatsangehöriger**

---

**R. Diener (Grüne):** Herr Webe hat bereits vom Stadtrat einen ablehnenden Bescheid erhalten. Die Bürgerrechtskommission unterstützt den Ablehnungsantrag mit 5 zu 0 Stimmen. Herr Webe wird seit Mai 2005 von der Sozialhilfe unterstützt. Damit ist die wirtschaftliche Selbsterhaltungsfähigkeit nicht gegeben, die eine Voraussetzung für die Einbürgerung ist.

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission und beschliesst die Ablehnung des Gesuchs.

**25. B2014/012: A. S. und Ehefrau N. F. Z.**

---

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (7:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

**26. B2014/028: SHERIFI Dardan, geb. 1987, kosovarischer Staatsangehöriger**

---

**Der Rat** folgt dem Antrag der Bürgerrechtskommission (5:0 Stimmen) und beschliesst die Aufnahme ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur.

**Ratspräsidentin Ch. Benz-Meier** gratuliert allen Aufgenommenen und wünscht ihnen alles Gute für den weiteren Weg zum Schweizer Pass.

---

Mit dem vorliegenden Protokoll erklären sich einverstanden:

Die Präsidentin:

Die 1. Vizepräsidentin:

Der 2. Vizepräsident:

Ch. Benz-Meier (SP)

B. Günthard Fitze (EVP)

M. Wenger (FDP)